HEFT 10 / BERLIN, 12. MAI 1942

Der Adler

PREIS 20 Pf.
frei Haus 22 Pfennig

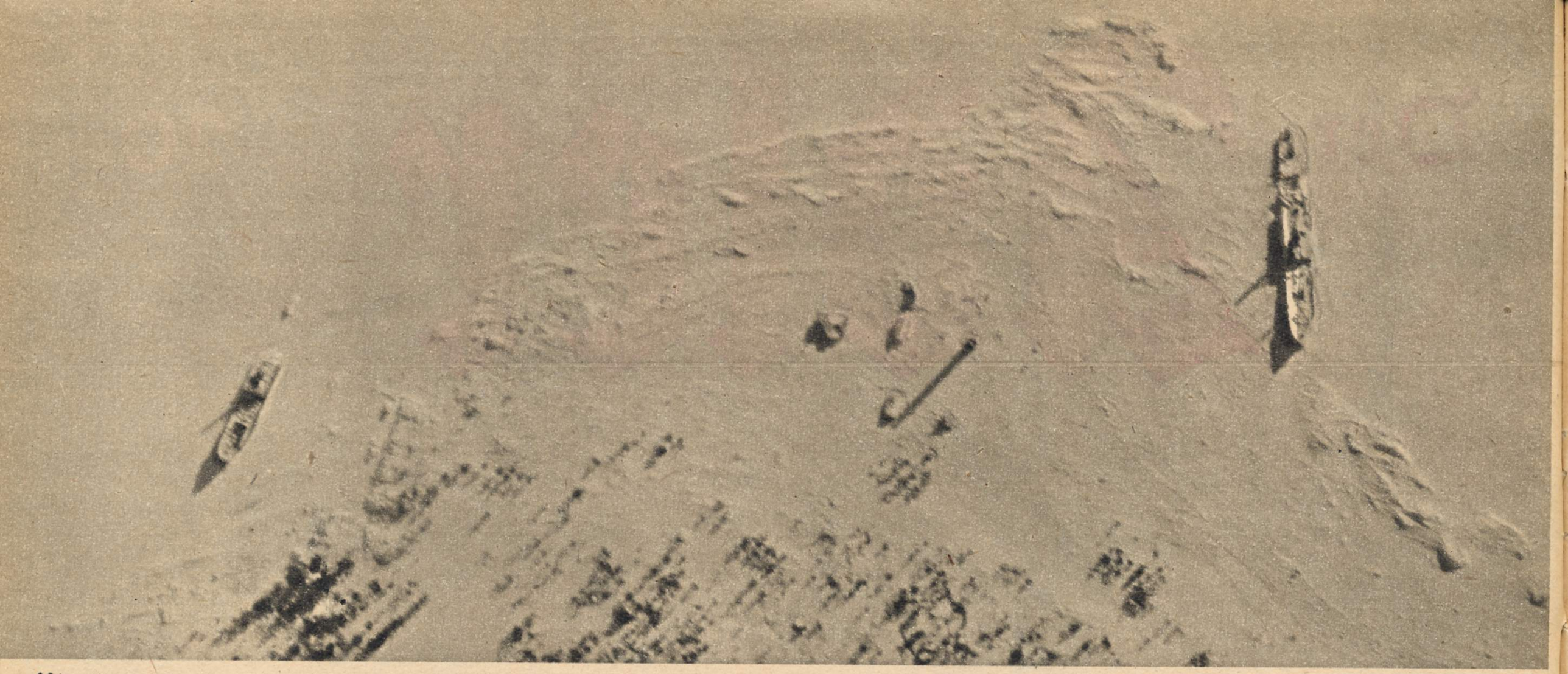
HERAUSGEGEBEN UNTER MITWIRKUNG DES REICHS-LUFTFAHRTMINISTERIUMS

Der schnellste Jäger der Welt

Mit dem Baumuster Focke-Wulf Fw 190, das bereits aus zahlreichen Luftkämpfen als überlegener Sieger hervorgegangen ist, hat die deutsche Luftwaffe ein neues Jagdflugzeug von höchster Schlagkraft erhalten.

Großer Bildbericht in diesem Heft

Aufnahme PK-Luftwaffe



Überall, wo die Messerschmitt-Zerstörer den Feind erspähen, schlagen sie zu. Auch vollbeladene Transporter und Handelsschiffe werden ihre Beute. Unser Bild zeigt zwei nach einem Angriff gestrandete und im Eis eingefrorene sowjetische Frachter von insgesamt 3750 BRT. Auf dem linken Dampfer fehlt das Vorschiff. — Bild rechts oben: Ein Schwarm von Zerstörern mit ihrer originellen „Kriegsbemalung", einer Wespe, im Anflug gegen den Feind

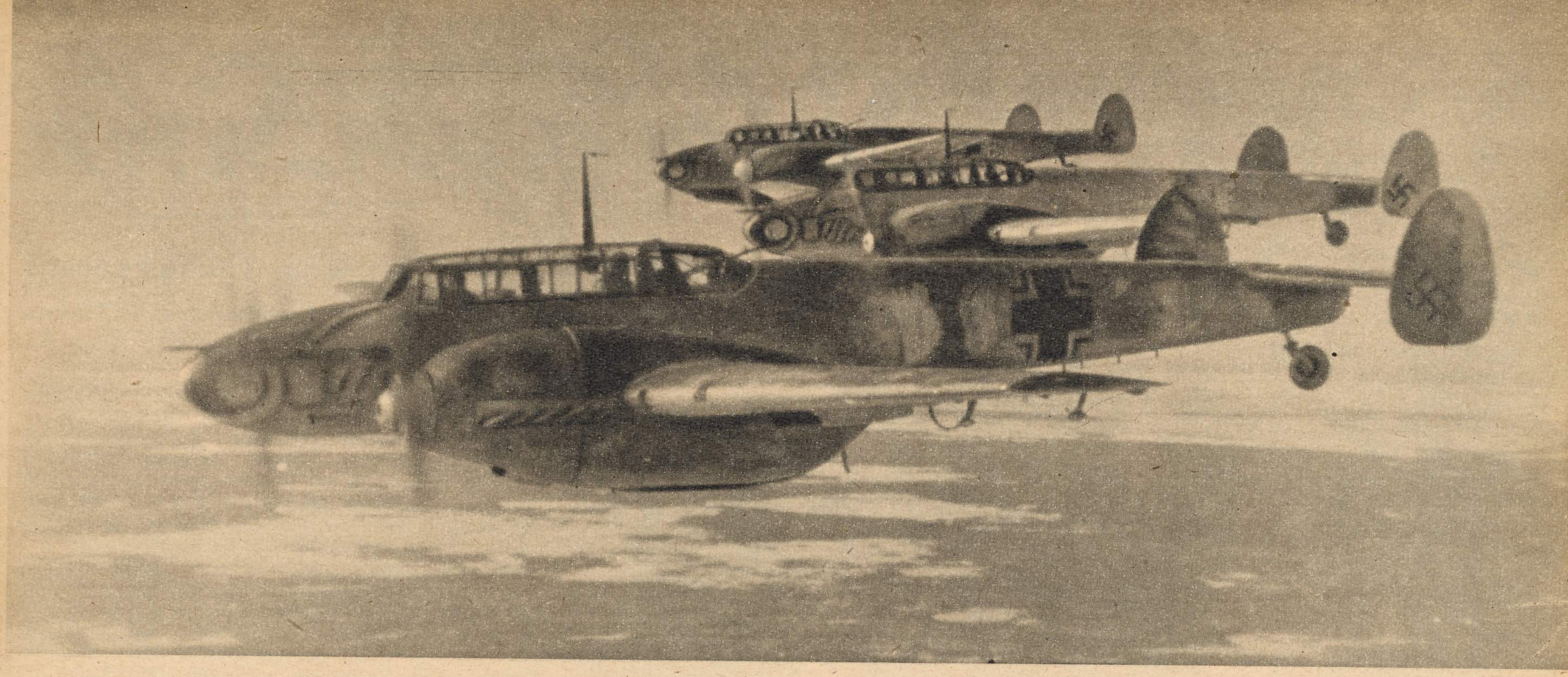
So ste

Zerstörer im Nahkampf

Furchtbar ist die Wirkung eines Tiefangriffs, vor dem es für Mensch und Tier kaum ein Entrinnen gibt

PK-Bildbericht von Kriegsberichter Georg Haller (5), mit Aufnahmen von Kriegsberichter Bayer (1), Luftwaffe (1)

Links: Eine Me 110 auf „Straßenjagd". Äußerste Konzentration auf die auf der Rollbahn fahrenden feindlichen Kolonnen, vollendetes fliegerisches Können, große Erfahrung im Tiefstflug und verwegenes Draufgängertum sind die Eigenschaften, die den Zerstörerflieger besonders auszeichnen

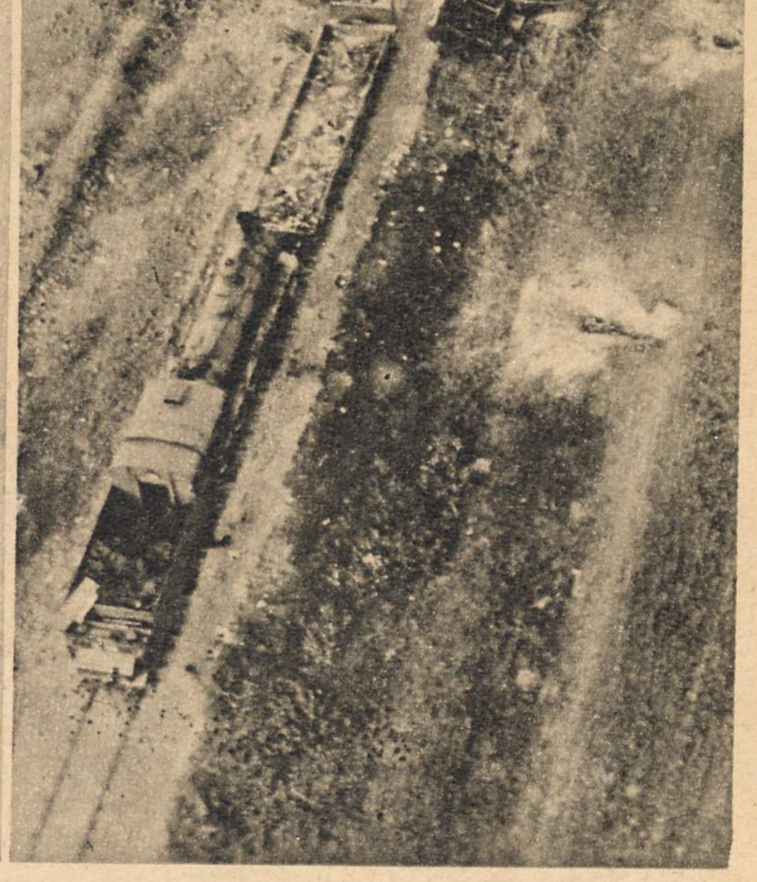


chen die „WESPEN"

An fast allen Brennpunkten des harten Winter-Abwehrkampfes an der Ostfront haben die bei den Sowjets so gefürchteten Messerschmitt-Zerstörer Me 110 ihre allseitige Verwendungsmöglichkeit und durchschlagende Kampfkraft gezeigt. Vor allem dort, wo es galt, den schwer ringenden Erdtruppen Entlastung zu bringen, feindliche Flugplätze und stark verteidigte Einzelziele im Hinterland zu zerstören oder in Tiefangriffen mit Bomben und Bordwaffen feindliche Bereitstellungen und vorrückende Kolonnen, Eisenbahnzüge und Ausladungen auf kürzeste Entfernung mit vernichtender Wirkung zu treffen, wurden die Zerstörergeschwader mit größtem Erfolg eingesetzt

Unten: Wieder werden schwere Brocken eingehängt, damit die „Wespe stechen" kann. Von früh bis spät und in der bittersten Kälte war die Bodenmannschaft während des harten Winters unermüdlich um ihre Maschinen besorgt

Die Luftherrschaft im sowjetischen Raum ist in deutscher Hand. Jäger, die sich einmal zu nahe an die deutschen Zerstörer heranwagen, ziehen dabei den Kürzeren, wie diese Sowjetmaschine, die von einer „Wespe" gestellt und soeben brennend in die Tiefe geschickt wurde



Besonders lohnende Ziele der Me 110 sind Eisenbahntransporte, die mit Bomben und Bordwaffen erledigt werden — jedesmal ein schwerer Verlust für den Feind, weil damit dringend benötigtes Nachschubmaterial für die vorderste Front verlorengeht. Hier wurde Maßarbeit geliefert

Sieben gegen Sieben

Zum dreihundertfünfzigsten Feindflug eines Staffelkapitäns in einem Sturzkampfgeschwader / Von Kriegsberichter W. Thaler

Zeichnungen H. v. Medvey

PK Der Kapitän ist eben vom Einsatz zurückgekehrt. Die Flugzeugführer melden ihre Maschinen klar. Der Kapitän bespricht kurz den Einsatz . . . im Waldstück nördlich R. Geschützstellungen zerstört, ein Dorf „zur Sau gemacht" . . . „Semper idem!" Das ist stets sein letztes Wort, aber erst seit dem Ostfeldzug. Immer dieselbe Schiete, und das geht nun schon Monate. Immer nur Kolonnen, Dörfer, Dörfer und wieder Dörfer. Immer nur Wanzenbuden in die Luft sprengen. Es ist zum Auswachsen. Wann, zum Teufel, kommen einmal wieder handfeste Stukaziele!? Die Stukamänner trotten in ihren gewaltigen Pelzverkleidungen, einer hinter dem anderen, zum Bunker. Nicht bester Laune. Der Atem hängt dampfend in der Luft, eine Affenkälte. Da wetzt ein Telephonposten den schmalen, ausgetretenen Pfad vom Bunker hoch: „Herr Oberleutnant, an 'n Apparat, ich glaube, da ist noch irgend was Tolles los heute, ne janz tolle Masche . . ." Alles grinst und rennt.

Und da ist sie, die ganz tolle Sache: Sieben schwerste Sowjetpanzer eingebrochen, Infanterie nachziehend. Sieben Panzer gegen sieben Stukas. Alles eilt zu den Maschinen. Die Bomber pumpen noch die schweren Brocken hoch, als schon die ersten Motoren aufdröhnen. Aus stiebenden Schneefahnen wühlen sich die spitzen Stukaschnauzen wie Tiere in den leuchtenden abendlichen Dunst.

Wir schwimmen auf zweitausend. Der Kapitän, die Karte auf den Knien, tastet sich an Straßen, Waldstücken, brennenden Häuserklumpen langsam jenem Punkt zu, den auf seiner Karte ein kleiner Kreis, mit Rotstift gezeichnet, anzeigt. Ja, Franzen kann er, unser Maxim, unser Kapitän, Oberleutnant Dr. O. Wenn's da hieße: Planquadrat XY eine sich hinter den Ohren kratzende Laus — er findet sie! Drüben stinkt ein Dorf mächtig. Der Kapitän drückt darauf zu. Flakartillerie schießt. Und sie schießt verdammt gut. Hurra! Eine Laus! Da unten hockt sie. Dick und fett im Schnee — runde fünfzig Tonnen. Wo mögen die andern sein?

Der Kapitän stößt schon hinab. Die ganze Mahalla wie ein Ungewitter hinterher. Maschine und Bombe trennen sich. Wie von einem unsichtbaren Faden geführt, zieht der schwarze Punkt auf den weiß getarnten Käfer. Ein kleines harmloses Feuerpflänzchen blüht dunkelrot auf dem Panzerdeckel, kurz, wie das Zucken eines Augenlides. Dann macht es „rrrumps", und die Detonation wächst bis zu uns herauf. Man fühlt den ungeheuren Schlag körperlich. Und dort, wo vor Sekunden noch die Laus stand, gähnt ein schwarzer Krater . . . Da, zum Teufel! — links neben der Straße, knapp hinter dem brennenden Dorf, stehen die andern fünf, sechs. Wohlgetarnt hocken sie im Schnee, zum Igel aufgefahren, und feuern wie wild ins nächste Dorf. Noch ahnen die Bolschewisten in ihren Stahlsärgen nichts von sieben Stukas über sich. Die Perlenschnur fällt vom Himmel. Voran der Kapitän. Im Dunst kleckern Flakwolken aller Kaliber. Keiner achtet darauf. Die „Schwere" des Kapitäns löst sich vom Rumpf und zieht in sanftem Bogen mitten hinein in den Igel. Eine Hölle bricht los. Und während die Stukas zu neuem Angriff hochziehen, spinnt die Infanterie unten ein feines Filigran silberner Leuchtspurfäden auf den qualmenden schwarzen Kessel, den die Bomben ins makellose Weiß des Winterschnees geschlagen hatten.

„Achtung! Feindliche Jäger!" kommt es jetzt durchs FT. Aber auf die Herren kann man jetzt keine Rücksicht nehmen. Wie lahme Käfer kriechen noch drei Panzer aus dem schwarzen Fleck. Einer stinkt. Unerbittlich stößt der Kapitän auf die fliehenden Panzer. Deckel fliegen unten auf. Menschlein torkeln heraus. Flatternde Leuchtspur hackt danach und auf die zurückflutenden Sowjets, die zwischen ihren Kolossen lagen, um mit ihnen vorzustoßen. Einem Käfer war es gelungen, in der allgemeinen Verwirrung dem schützenden Wald näher zu kommen. Aber der letzte Kettenhund hat noch eine Bombe, die er im Gekurve mit den Jägern noch nicht losgeworden war. Er klettert unbeirrt nochmal auf Höhe. Es sieht aus, als nähme er einen Anlauf. Das Ganze mutet an wie ein Schauspiel: Er stürzt, und seine [illegible]e Bombe zischt wie von einem Magneten gezogen mit schier gespenstischer Präzision auf den Käfer. Turm und Ketten fetzen weithin wie verkohltes Papier durch die Gegend.

Sieben tote Riesenkäfer liegen da. Das war einmal etwas anderes als dieses verdammte Wanzenbuden sprengen — Landser jubeln herauf. Wir winken. Irgendeiner singt im FT nach der Melodie des „Sanitätsgefreiten": Ein dreifach Heil dem Staffelkapitän der Neunten — der seinen dreihundertfufzigsten Feindflug tut! Alles singt mit. Alle winken hinüber zu ihrem Kapitän. Der lacht und droht mit dem Finger. Semper idem . . .

In allen Sätteln gerecht

Fallschirmjäger im Erdkampf

Während der harten Abwehrkämpfe an der Osttront haben sich deutsche Fallschirmtruppen immer wieder durch ihren Mut und ihr Draufgängertum ausgezeichnet. Nach erbittertem Kampf um eine Ortschaft wird ein Schwerverwundeter mit dem Panjeschlitten durch das schon zur Hälfte besetzte Dorf nach rückwärts gebracht. — Bild unten: Eine Gruppe ist hinter einer Ruine in Deckung gegangen

In einem durch den Angriff zerstörten Bauerngehöft hat ein Fallschirmjäger einen prächtigen Hahn erbeutet, für ihn und die Kameraden nach den schweren Gefechten eine willkommene Abwechslung für den „Speisezettel"

PK-Bildbericht von Kriegsberichter Pirath
(PBZ 3, Atl 1, Wb 1)

Fallschirmjäger sind auch gute Skiläufer geworden. Der Spähtrupp hat nach einer strapazen- und gefahrenreichen Patrouille seinen Auftrag erfüllt, und nun geht es in der Dämmerung über die unendliche Weite der Schneelandschaft zur Ausgangsstellung zurück

Die luftbe

Malta in pausenlosem Bombenhagel

Von Hauptmann Wilhelm Roßbach

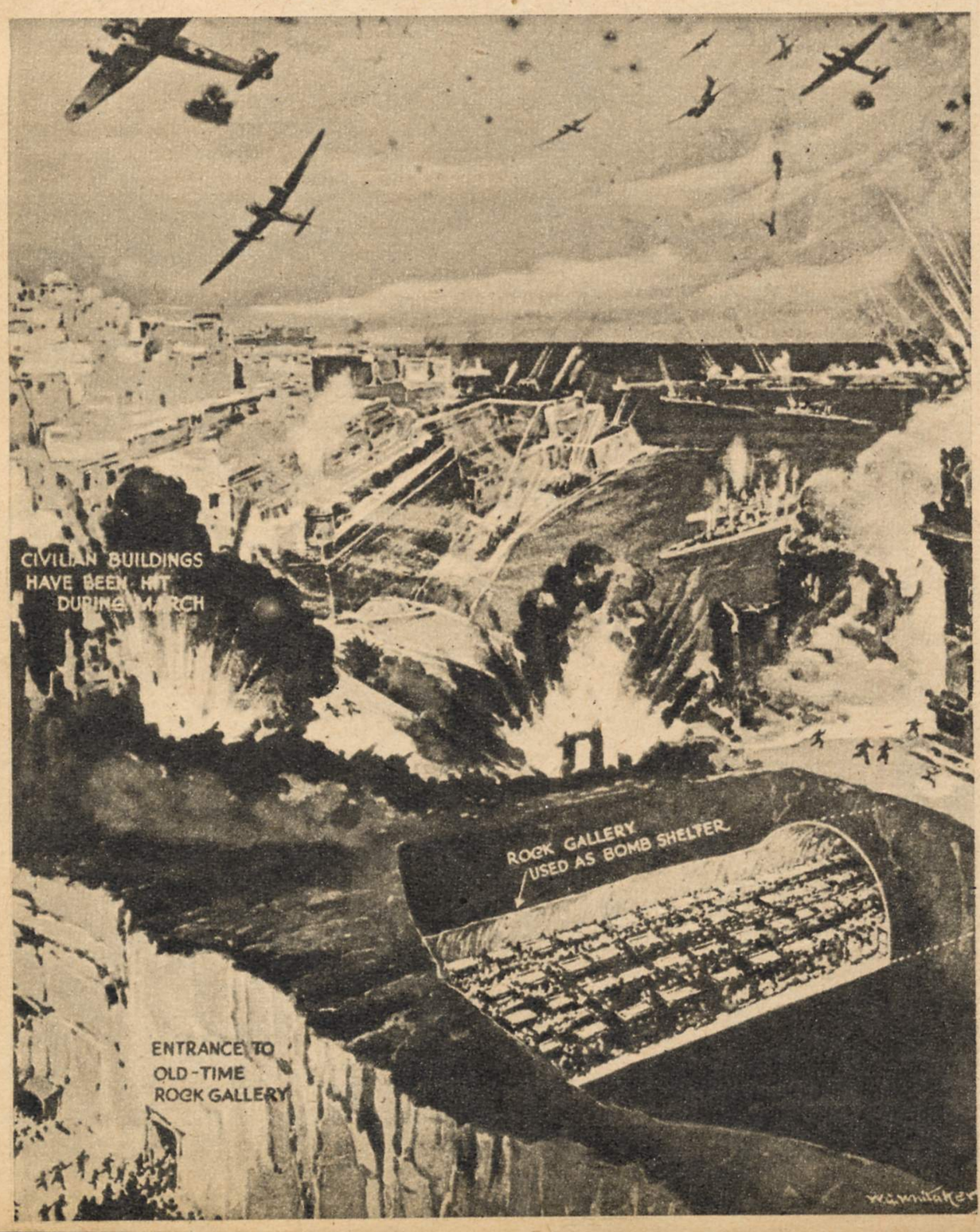
Über 2000 Fliegeralarme hat bisher die stärkste britische Festung, der bedeutendste und wohl auch am modernsten ausgebaute See- und Flugstützpunkt England im Mittelmeer, die Insel Malta, erlebt. Über zweitausendmal wurde die über 200 000 Köpfe zählende Bevölkerung in die zumeist in die dicken Felsen minierten Luftschutzkelier gejagt. Über 2000 Angriffe der deutschen und italienischen Luftwaffe hat die Insel bisher bereits ausgehalten. Und Malta existiert noch?

Man muß sich einmal eine Karte größeren Maßstabes vornehmen, und man wird dann feststellen, daß diese Insel im Schnittpunkt des westlichen und östlichen Mittelmeers einen ganz ansehnlichen Umfang hat, daß sie 246 qkm und mit den unmittelbar benachbarten Nebeninseln insgesamt 316 qkm groß ist. Aus der Karte kann man weiter lesen, daß sie von Nordwest nach Südost 27 km lang und von Ost nach West 14 km breit ist. Im Durchschnitt, denn die felsige Küste ist tief zerklüftet und ragt steil, fast bis zu 100 m Höhe, aus dem Wasser heraus, während sich im Innern Berge bis 240 m Höhe erheben.

Und nun zur strategischen Position: Die Briten haben die Insel, die seit den Napoleonischen Kriegen in ihrer Hand ist, zu einer der stärksten Festungen der Welt ausgebaut. Man erkennt ihre überaus günstige Lage, wenn man wiederum einen Blick auf eine der Schiffahrtskarten des Mittelmeers wirft. Fast alle größeren Linien nach dem Orient laufen Malta an, Malta war durch die Beherrschung der Str[illegible] von Sizilien der Kontrollpunkt fast des gesamten Schiffsverkehrs durch das Mittelmeer. Von Malta aus sollten die italienischen Verbindungen nach Afrika mit Libyen und nicht zuletzt mit Albanien abgeschnitten und gestört werden. Auf den Luft- und Seestützpunkt Malta baute Churchill die gesamte Mittelmeerstrategie. Von hier aus sollte zuerst Libyen und dann Italien angegriffen und geschlagen werden. Nachdem man dem italienischen Mutterland die Verbindungen mit ihren afrikanischen Kolonien unterbrochen haben würde, so argumentierten die britischen Militärtechniker, würde man weiterhin die italienische Flotte vernichten und die Küstenschiffahrt zur Einstellung zwingen, um dann ohne große Schwierigkeiten in Italien einzufallen und es entscheidend niederzuringen. Ausgangspunkt dieser Operationen sollte Malta sein, dem auf der anderen Seite die nicht minder wichtige Aufgabe zufiel, nicht nur als Seestützpunkt die Seeherrschaft zu behaupten, sondern auch die Herrschaft der britischen Luftwaffe von hier aus sicherzustellen, ganz abgesehen von der entscheidenden Funktion, die Versorgung des Nahen Ostens und der in Afrika kämpfenden Streitkräfte zu garantieren.

Ein Blick auf die Karte, und man wird zugeben müssen, daß die geographische Lage Maltas die Erfüllung dieser vielseitigen und wichtigen strategischen Aufgaben außerordentlich begünstigt. Es gab keinen See- und Luftstützpunkt in der Welt, der derartige vorbildliche militärische Voraussetzungen bietet. (Wohlgemerkt, es gab. Warum Malta im Laufe des Krieges an Bedeutung verloren hat und verlieren mußte, darüber soll später gesprochen werden.) Zunächst ist festzustellen,

Trotz verzweifelter Flakabwehr greifen die Kampf- und Sturzkampfverbände der Achsenmächte die befohlenen Ziele auf Malta ununterbrochen an. Unser Bild zeigt italienische Flugzeuge vom Typ „Cant. Z. 1007 bis", die den harmlosen Namen „Alcione" (Seeschwalbe) tragen, im Augenblick des Bombenwurfs



So verbringt die Bevölkerung von Malta den größten Teil ihrer Tage und Nächte. Dreißig dieser jahrhundertealten riesigen Felsenkeller bieten ihr Zuflucht vor den fortgesetzten schweren Luftangriffen der Achsenmächte auf die militärischen Ziele der Inselfestung. Links — ebenfalls einer englischen Zeitschrift entnommen — eine zeichnerische Darstellung von einem der vernichtenden Luftangriffe auf La Valetta. Im Querschnitt einer der Sammelschutzräume

lagerte Insel

der deutschen und italienischen Luftwaffe

daß die Briten auf Grund der beispiellos günstigen Lage Malta zur modernsten Festung ausgebaut haben. Verfügte die Insel schon bei Ausbruch des Krieges über eine verhältnismäßig starke militärische Besatzung, so hat man jetzt während des Krieges auch die militärischen Anlagen weiterhin beträchtlich verstärkt. Man hat u. a. neue U-Boot-Liegeplätze gebaut, hat die bestehenden Flugplätze erweitert und vervollkommnet, u. a. durch in die Felsen gesprengte Hangars. Man hat die Flugabwehr durch neue Batterien schwerster Kaliber verstärkt, ebenso die Zahl der Schiffsgeschütze in den einzelnen Befestigungswerken. Mit nicht abzuleugnendem Geschick hat man es verstanden, die Anlagen weitestgehend zu tarnen.

Die wichtigsten Angriffsziele, also die gefährdetsten und ausschlaggebendsten militärischen Punkte der Insel sind bereits aus den Berichten des Oberkommandos der deutschen Wehrmacht bekannt. Hauptangriffsziele der deutschen und italienischen Luftwaffe sind vor allem der Flottenstützpunkt La Valetta, die Arsenale und die aus deutschen Reparationszahlungen erbauten riesigen Docks und Werftanlagen, die Reparaturwerkstätten, die U-Boot-Werften, die Versorgungseinrichtungen, Treibstoffreserven, Gaswerke und Wasserreservoire, Schlachthof und Kühlhäuser, Kohlenlager usw., weiterhin, um noch einige maritime Ziele zu nennen, die U-Boot-Liegeplätze und Torpedofabriken in der Marsabucht, das Torpedolager Calafranca im Süden der Insel. Weitere Angriffsziele sind die Flugplätze der Insel: Halfar, Luca, Gudia, La Venezia und Micabba und selbstverständlich die Stellungen der Flakartillerie und die sonstigen Befestigungen, wie die Anlagen von Floriana auf der Halbinsel Senglea, die Kasernen auf Fort Rocca im Osten von Vittoriosa.

Aus dieser kurzen Aufzählung der „lohnenden" Ziele für die Luftwaffe der Achsenmächte geht bereits der sorgfältige und umfassende Ausbau dieses Stützpunktes hervor, der nach den modernsten Gesichtspunkten erfolgte. Dazu kam der große Vorteil, wenigstens galt er bisher als solcher, ein ausgezeichnetes und gesichertes Vorfeld, nämlich die endlose Wasserfläche des Mittelmeers zu haben, das nächstgelegene Festland Sizilien liegt rund 180 Kilometer entfernt. Die ganze Insel Malta wurde also zu einer gewaltigen, nahezu uneinnehmbaren Festung ausgebaut, von deren Funktionskraft, wie schon gesagt, die ganze Mittelmeer-Strategie Großbritanniens abhing. Mit diesem Stützpunkt glaubte die britische Kriegsführung die Luft- und Seeherrschaft über das Mittelmeer ausüben zu können.

Wir haben oben die Erörterung der Frage versprochen, ob die Voraussetzungen für den Ausbau dieser Inselfestung im Mittelmeer auch jetzt noch nach zweieinhalb Jahren Kriegsgeschehens und angesichts des schnellen Wechselns der militärischen Erfordernisse und der nicht minder schnellen Entwicklung und der plötzlich notwendig werdenden Änderungen des Waffeneinsatzes noch gegeben sind.

Auf Malta wurden die modernen Verteidigungsanlagen getarnt in die alten Befestigungen eingebaut, die teilweise noch aus der Zeit der Malteser Ritter stammen. Ein Sechstel der Gesamtbevölkerung von Malta wohnt in La Valetta, das unser Bild zeigt

Kartenzeichnungen Trester (Scherl), Aufnahmen ItalienischeLuftwaffe(1), Müller u. Sohn(Tschira 1)

Zur nebenstehenden Karte: Als Napoleon 1798 auf seiner Expedition nach Ägypten Malta besetzte, riefen die Malteser die Engländer zur Hilfe herbei. England half, besetzte seinerseits die Insel, verpflichtete sich im Friedensvertrag von Amiens zur Räumung und — blieb. Der „hilfreiche Freund" hatte auf leichte Weise die Brücke nach Afrika gewonnen, die nach Eröffnung des Suezkanals (1869) als Seefestung und Flottenstützpunkt für die Sicherung des Seeweges nach Afrika und Ostasien unschätzbaren Wert erhielt. Erst seit dem Ausbau der Insel Pantelleria zu einem „italienischen Malta" begann auf dem englischen Seeweg ein nicht ungefährlicher Wind zu wehen

Seit Monaten wird die Insel Malta von den Verbänden der deutschen und italienischen Luftwaffe belagert, und zwar mit der Methodik und Gleichförmigkeit, die nun einmal zu dem Wesen einer Belagerung gehört, wobei von Interesse ist, daß wohl zum erstenmal in der Kriegsgeschichte die Belagerung einer Seefestung aus der Luft erfolgt. Seit Monaten liegen die militärischen Anlagen der Insel unter dem Bombenhagel der Kampffliegerverbände des Generalfeldmarschalls Kesselring. In rollenden Einsätzen, bei Tag und Nacht, werden Tausende und Abertausende schwerer und schwerster Bomben abgeworfen, die bereits so starke Zerstörungen angerichtet haben, daß der Wert dieses Stützpunktes für Großbritannien erheblich im Sinken ist. Durch die umfangreichen Beschädigungen der Hafenanlagen und der Flugplätze hat Malta als See- und Luftbasis vor allem als Ausgangspunkt von Angriffsoperationen gewaltig an Bedeutung verloren. Die umfangreichen Zerstörungen der Flugplätze, ihrer Hallen, Werkstätten, Rollbahnen und nicht zuletzt die Reduzierung der fliegenden Verbände haben zur Folge, daß die dort stationierten Aufklärer ihre wichtigen Aufgaben nicht mehr im gewohnten Rahmen erfüllen können, daß es den britischen Bombern im bisherigen Maße nicht mehr möglich ist, die gegnerischen Absprunghäfen oder Geleitzüge anzugreifen, so daß die

Fortsetzung auf Seite 149

Die natürliche Stärke von Malta ist der Fels, auf und in den im Verlauf der letzten 300 Jahre immer größere Befestigungswerke gebaut wurden. Starke Forts, schwere Küstenartillerie und vor allem ein gewaltiges Verteidigungsnetz der Flakartillerie haben die Engländer zu Hoffnungen verlockt, die im pausenlosen Bombenhagel der deutschen und italienischen Luftwaffe von Tag zu Tag brüchiger werden

Der Schnellste

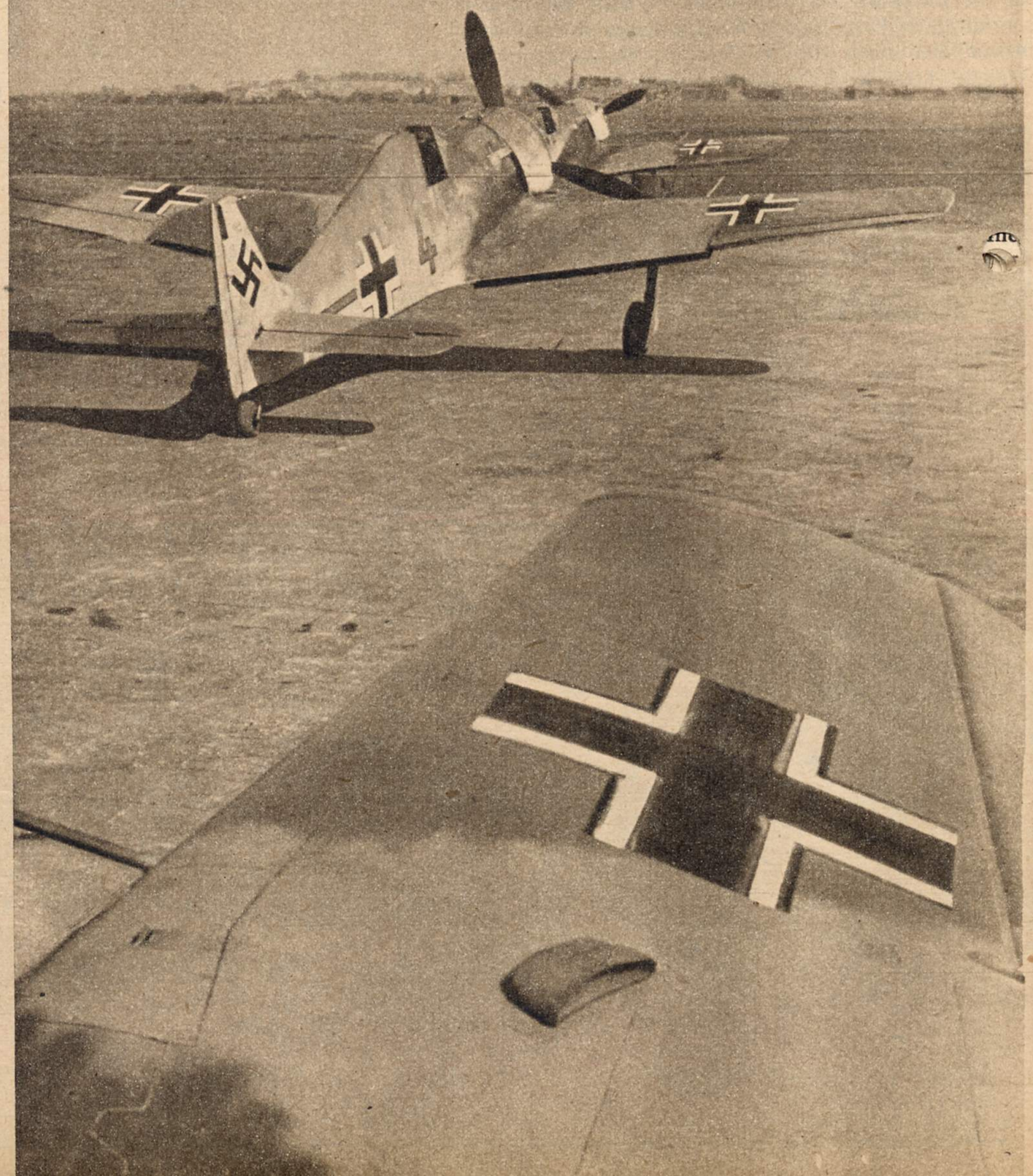
Das neue deutsche Jagdflugzeug Focke-Wulf Fw 190 im Einsatz gegen den Feind

„... Nach bisherigen Meldungen wurden 12 britische Flugzeuge abgeschossen ... An diesem Erfolg waren deutsche Jagdflugzeuge vom Muster Focke-Wulf hervorragend beteiligt. Sämtliche Flugzeuge kehrten wohlbehalten zu ihren Flugplätzen zurück"

Mit dieser Mitteilung des Oberkommandos der Wehrmacht wurde jüngst zum erstenmal der Schleier des Geheimnisses über einem neuen deutschen Jagdeinsitzer gelüftet, der sich im Kampf gegen den Feind bereits an allen Fronten hervorragend bewährt und selbst den modernsten Jagdflugzeugen der Gegner als weit überlegen erwiesen hat. Der Konstrukteur der Fw 190 ist Wehrwirtschaftsführer Dipl.-Ing. Tank, der mit dem bekannten Fernkampfflugzeug Focke-Wulf „Condor" und dem in zahlreichen Einsätzen erprobten Doppelrumpf-Nahaufklärer Fw 189 für die deutsche Luftwaffe schon zwei besonders schlagkräftige Kampfmittel entwickelt hat

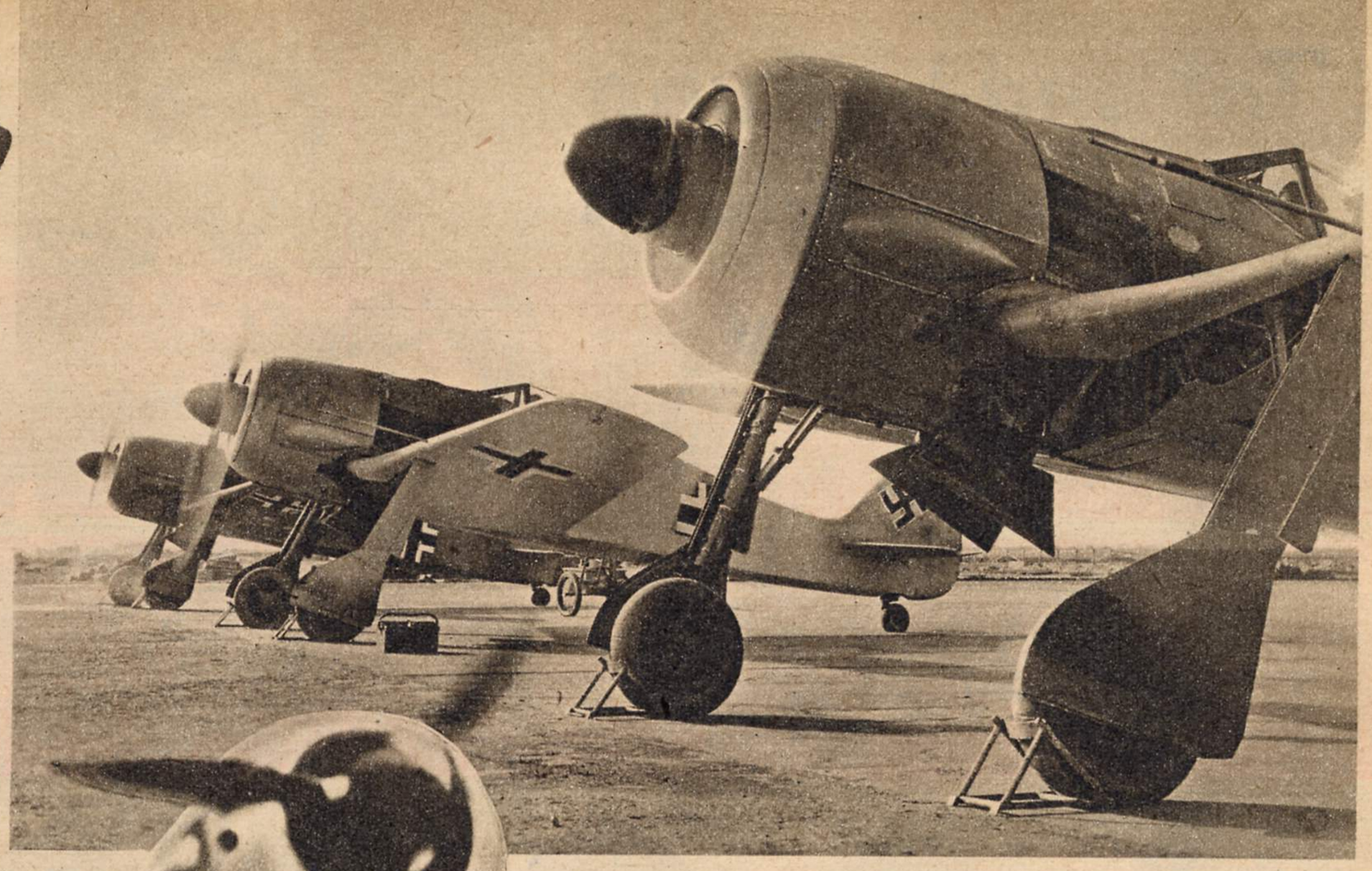
Zwei Jagdflugzeuge Focke-Wulf Fw 190 drücken auf das Feindziel. Neben seiner überragenden Schnelligkeit und Wendigkeit zeichnet sich das neue Baumuster vor allem durch seine überlegene Kampfkraft aus

Beim Anwerfen des Motors vor dem Start. Der Jagdeinsitzer Fw 190 ist mit einem 14 Zylinder-BMW-Doppelstern-Motor von höchster Leistungsfähigkeit ausgerüstet



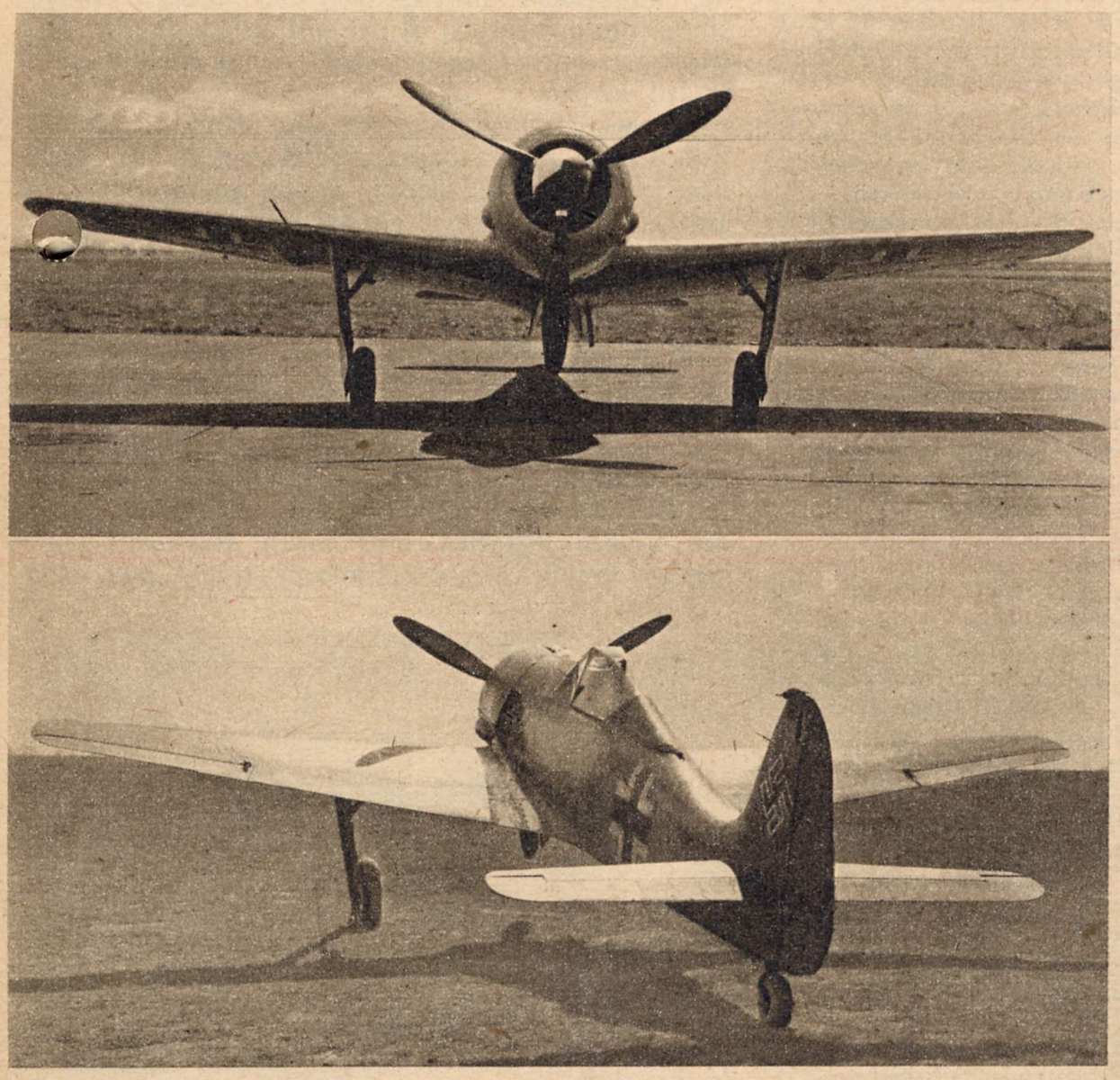
Rechts: Zwischen den Einsätzen. Schon in der äußeren Form hat das Baumuster die Merkmale einer technischen Meisterleistung, die nur auf Grund langjähriger Erfahrungen und hochentwickelten Könnens zu erzielen ist

Jägen den Welt



Eine Kette Jagdeinsitzer mit laufenden Motoren vor dem Einsatz. Das breit angeordnete und nach innen einziehbare Fahrwerk verleiht der Fw 190 ausgezeichnete Start- und Landeeigenschaften

Aufnahmen PK-Luftwaffe (5)
PK-Luftwaffe Hoepner (3)



Vorder- und Rückansicht. Die kurze, fast gedrungene Bauart, die dennoch einer schnittigen Eleganz nicht entbehrt, bewirkt eine günstige Schwerpunktlage und verleiht dem Flugzeug trotz seiner hohen Geschwindigkeit eine besondere Wendigkeit, die für den Kurvenkampf von entscheidender Bedeutung ist

Rechts: Es geht gegen den Feind. Dem Flugzeugführer werden noch einige Zubehörteile zur Seenotausrüstung, die jeder Flieger an der Kanalküste mit sich führt, an Bord gereicht. Die deutschen Jagdflugverbände haben mit der Fw 190 eine neue Waffe erhalten, die ihrem unbeirrbaren Angriffsgeist angemessen ist

Tat und Leistung adeln den Mann

Oberstleutnant HECHT Oberstleutnant STAHEL

Hauptmann SPIES †

Der Führer verlieh Hauptmann Wilhelm Spies, Gruppenkommandeur in einem Zerstörergeschwader, in Anerkennung seines heldenhaften Einsatzes im Kampfe um die Zukunft unseres Volkes als 85. Soldaten der deutschen Wehrmacht das Eichenlaub zum Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes. — Hauptmann Spies fand an der Spitze seines Verbandes bei einem Tiefangriff im Osten den Heldentod

Hauptmann PIZALA †

Hauptmann Dr. KUPFER

Hauptmann ZEMSKY

Oberleutnant LOTZE

Oberleutnant STEPP

Leutnant LUKESCH

Leutnant GALLOWITSCH

Oberfeldwebel SCHULZ

Oberfeldwebel WAGNER †

Feldwebel SASSEN

Unteroffizier HEINTZE

Wie sie das Ritterkreuz erwarben

Obersleutnant Hecht, Kommandeur eines Flakregiments, hat in allen entscheidenden Kampfhandlungen der Panzerarmee Afrika teilgenommen. Seine auch in kritischen Lagen bewiesene Umsicht und persönliche Tapferkeit waren Ansporn für die heldenmütigen Waffentaten des ihm unterstellten Flakregiments. — Oberstleutnant Stahel, Kommandeur eines Flakregiments, zeichnete sich vor allem bei der Verteidigung eines hart umkämpften Stützpunktes an der Ostfront aus. Er hat den Stützpunkt als Eckpfeiler der deutschen Stellung tagelang gegen starke Übermacht verteidigt und gehalten und so eine kritische Lage gemeistert. — Hauptmann Pizala, Batteriechef in einem Flakregiment, ist es zu verdanken, daß ein sowjetischer Durchbruchsversuch mißlang. Bei diesem Kampf wurde er schwer verwundet. In Erfüllung seines soldatischen Lebens ist er inzwischen den Heldentod gestorben. — Hauptmann Dr. Kupfer, Staffelkapitän in einem Stukageschwader, gelang es, vor Kreta einen britischen Kreuzer und bei Kronstadt einen sowjetischen Kreuzer zu versenken. — Hauptmann Zemsky, Gruppenkommandeur in einem Sturzkampfgeschwader, hat durch den heldenhaften Einsatz seiner Sturzkampfgruppe überragenden Anteil an den Abwehrkämpfen im Osten und erzielte unter vollstem persönlichem Einsatz bei 300 Feindflügen mit seinen Besatzungen schlachtentscheidende Erfolge. — Oberleutnant Lotze, Batteriechef in einem Flakregiment, hat als Führer einer leichten Kampfgruppe bei den Abwehrkämpfen im Osten in rücksichtslosem persönlichem Einsatz durch hervorragende Truppenführung und kühnes Handeln der Erdtruppe kampfentscheidende Hilfe gebracht. — Oberleutnant Stepp, Staffelkapitän in einem Sturzkampfgeschwader, ist einer der ältesten Sturzkampfflieger und hat bisher 418 Feindeinsätze geflogen. Durch die Vernichtung feindlicher Panzer und Kolonnen hat er maßgeblichen Anteil an der erfolgreichen Abwehr feindlicher Durchbruchsversuche an der Ostfront. — Leutnant Lukesch, Flugzeugführer in einem Kampfgeschwader, wurde bei seinen kühnen Flügen zweimal hinter der Front abgeschossen und hat sich immer wieder mit seiner Besatzung durch die feindlichen Linien durchgeschlagen. Von besonderem Erfolg waren seine wiederholten Nachtangriffe auf ein feindliches Flugzeugwerk. — Leutnant Gallowitsch, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, hat sich in über 370 Feindflügen im Kampf gegen England und im Ostfeldzug hervorragend bewährt. Er schoß 42 Feindflugzeuge sowie 3 britische Fesselballone ab. — Oberfeldwebel Otto Schulz, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, ist es an der nordafrikanischen Front gelungen, an einem Tage seinen 40., 41, und 42. Luftsieg zu erringen. — Oberfeldwebel Wagner, Flugzeugführer in einem Jagdgeschwader, erzielte 47 Abschüsse. Als er einmal bei einem Begleitflug von fünf feindlichen Jägern angegriffen wurde, gelang es ihm, vier der Angreifer abzuschießen. In Erfüllung eines vorbildlichen soldatischen Lebens ist er an der Ostfront den Heldentod gestorben. — Feldwebel Sassen, Gruppenführer in einem Fallschirmjägerregiment, trug bei den Kämpfen vor Leningrad entscheidend dazu bei, die Durchbruchsversuche des Gegners an einem strategisch wichtigen Brückenkopf erfolgreich abzuwehren. — Unteroffizier Heintze, Geschützführer in einer Flakbatterie, ist in Afrika mit seinem Geschütz wiederholt ohne jede Deckung in schwerstem Feuer dem Feind entgegengefahren und hat bis zu seiner Verwundung mit seinem Geschütz allein 23 Panzer abgeschossen

Aufn. Kriegsberichter Melchiar (Sch 1), Scherl-OKW (13)

Die Nah

Fliegerbenzin, und was

Die wirklichen Revolutionen, die das Leben der Menschheit von Grund auf umgestaltet haben, sind nicht immer die, welche in den Geschichtsbüchern verzeichnet stehen. Ob ein König einen anderen stürzt, ob eine Provinz dem einen oder dem anderen Staate zugeschlagen wird, das ändert nicht immer allzuviel am Daseinsstil. Die Tatsache hingegen, daß vor zweihundert Jahren die erste Dampfmaschine in Betrieb gesetzt wurde, hat sich bis in die letzten Winkel unserer Welt hin ausgewirkt. Die Entdeckung, daß ein Stück Kohle nicht nur den Ofen heizen, sondern auch praktische, nutzbare Arbeit leisten kann, hat der Welt ein völlig neues Gesicht gegeben.

Dennoch ist es nicht mehr als fünfzig Jahre her, daß die ersten Verbrennungsmotoren ihr kraftvolles Lied anstimmten. Und es lohnt vielleicht der Mühe, sich klarzumachen, warum die Kraftstoffe so revolutionierend wirken mußten. Beginnen wir mit ein paar Zahlen. Ein Kilogramm Benzin gibt bei der Verbrennung rund 10 000 Kalorien her, das entspricht rund 16 Pferdestärken während einer Stunde. Tatsächlich ist Benzin energiereicher als ein hochwertiger Sprengstoff; der Unterschied liegt nur darin, daß der Sprengstoff in Bruchteilen [illegible] Sekunden verpufft, während das Benzin seine Verbrennung über eine beträchtlich längere Zeit ausdehnt, also langsam schiebend und nicht ruckhaft stoßend wirkt. Und fragt man, auf welche Weise sich mit dem geringsten Gewicht eine gegebene Energie übertragen läßt, so schneidet das Benzin noch viel günstiger ab. 60 Gramm Benzin enthalten genug Energie, um eine Stunde hindurch 1 PS zu leisten; gelänge es, den „Sprengstoff-Motor" zu bauen, von dem Erfinder früherer und gegenwärtiger Zeiten so viel träumten, so brauchte man 300 Gramm Sprengstoff, also das fünffache Gewicht, für die gleiche Arbeit, und wollte man gar versuchen, ein Federuhrwerk als Antrieb zu verwenden, so würde die Feder nicht weniger als 30 000 Kilogramm wiegen müssen. Man erkennt die himmelhohe Überlegenheit der flüssigen Kraftstoffe, die namentlich in der mit jedem Gramm Gewicht geizenden Fliegerei sobald keinen Konkurrenten finden werden.

Nun aber erscheint sogleich der Mann der rauhen Praxis, der Motorenbauer, um Wasser in den Wein unserer Freuden zu gießen. „Alles gut und schön", sagt er. „Aber erstens einmal gelingt es auch [illegible] besten Motor nicht, mehr als etwa ein Viertel der [illegible] Benzin steckenden Energie herauszuholen. Zweitens gibt es diese Energie nicht einmal gutwillig ab, sondern neigt zu allerhand Tücken, wie z. B. zum ‚Klopfen', um hier nur eines zu nennen. Und drittens stellt gerade die Fliegerei eine Reihe von Sonderproblemen, die unsere Aufgabe etwa dem Autoingenieur gegenüber noch erheblich erschweren."

Es ist dramatisch genug. Wie man weiß, muß der Kolben zunächst mit einem Kraftstoff-Luftgemisch gefüllt, dieses zusammengedrückt und dann

Nach dem Feindflug ist die erste Sorge: Brennstoff, damit das Kampfflugzeug He 111 sofort wieder startklar gemeldet werden kann

Aufn. Hanck-Jentsch (Heinkel)

rung des Motors

man davon wissen muß / Von Dr. Paul Karlson

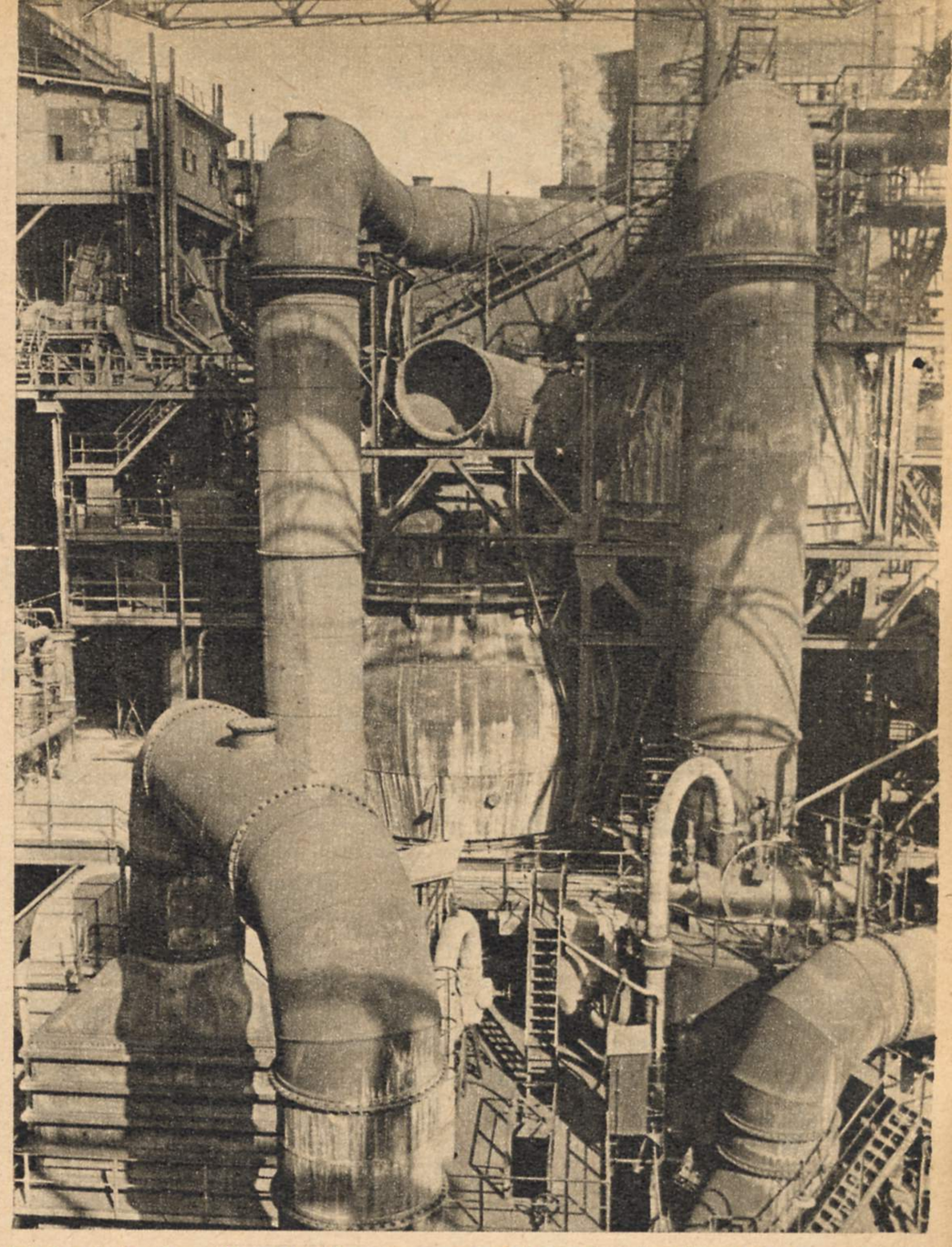
entzündet werden. Früher hat man Luft und Kraftstoff vom Motor selbst durch den Vergaser hindurch ansaugen lassen. Bei unseren modernen Triebwerken wird die Luft erst durch einen Lader vorverdichtet, damit der Motor auch in großer Höhe noch genügend Atemluft bekommt, und der Kraftstoff wird mit einer kleinen Pumpe eingespritzt. Das Einspritzverfahren besitzt wesentliche Vorteile, ist namentlich der Vereisungsgefahr gegenüber immun. Welche konstruktiven Probleme aber dabei zu lösen waren, erhellt sogleich, wenn man sich überlegt, daß die Pumpe jedesmal nur 250 Milligramm Kraftstoff in den Zylinder zu befördern hat; das sind fünf normale Tropfen, wie sie etwa der Arzt von einer Medizin verordnet. Diese winzige Menge ist auf wenige Prozent genau zu dosieren, muß dann möglichst über den ganzen Zylinder verteilt, „vernebelt" werden und nun verdampfen — und das, wie gesagt, innerhalb einer hundertstel Sekunde! Und innerhalb einer dreihundertstel Sekunde soll dann das gesamte Gemisch im Zylinder verbrennen, so daß die heißen, sich ausdehnenden Verbrennungsgase den Kolben zurückdrücken. Wie man sieht, wird vom Kraftstoff allerhand verlangt, und gerade an das Fliegerbenzin stellt man die höchsten Ansprüche.

Ein gutes Fliegerbenzin muß erstens betriebssicher sein, es darf bei der Verbrennung keine Rückstände liefern, die den Motor gefährden, und auch keine Verunreinigungen enthalten, die etwa die Düsen zusetzen könnten. Es muß zweitens leicht vergasen, damit es seine volle Energie abgibt, der Motor leicht anspringt und auf alle Bewegungen des Gashebels sofort reagiert. Drittens muß es kältebeständig sein, denn schon in mäßigen Höhen finden sich oft arktische Verhältnisse. Endlich aber muß der Kraftstoff klopffest sein. Was heißt das? Wenn man gemeinhin von „Explosionsmotoren" spricht, so ist diese Bezeichnung falsch. Das Kraftstoffgemisch explodiert keineswegs, es soll vielmehr mit ruhiger und gleichmäßiger Flamme abbrennen. Normalerweise schreitet die Flammenfront, von der Zündkerze ausgehend, im Zylinder mit etwa 15 bis 20 Meter je Sekunde fort, bis sie auch den letzten Winkel erfaßt hat. Die Flamme schiebt dabei das unverbrannte Restgas gewissermaßen vor sich her. Setzt man nun, um die Leistung des Motors zu erhöhen und den Brennstoff besser auszunutzen, das Verdichtungsverhältnis herauf, so wird dieser ruhige Ablauf gestört, die Verbrennungsgeschwindigkeit springt plötzlich auf den zwanzig- bis dreißigfachen Wert an, das gesamte Restgas entflammt mit einem Male und liefert dabei unangenehm hohe Druck- und Temperaturspitzen. Der Kolben erhält unvermittelte, harte und gefährliche Stöße, die Hitze überschreitet örtlich jedes erträgliche Maß — mit einem Wort: der Motor „klopft". Ungezählte Versuche sind angestellt, Dutzende von Theorien ausgeheckt worden, um das Klopfen zu ergründen. Noch können wir die verwickelten Verhältnisse nicht ganz durchschauen. Immerhin wissen wir so viel, daß der Verbrennungsvorgang auch beim Klopfen auf ganz normale Weise beginnt, sich dann aber plötzlich enorm beschleunigt. Die Flamme wird nicht mehr in breiter, geschlossener Front an das Restgas herangetragen, vielmehr bricht auch im „Hinterland" an vielen „Zündkernen" der Brand gleichzeitig aus, die innere Front des Restgases hält also nicht stand und sein rascher und vollkommener Zusammenbruch ist die Folge. Ein klopfender Motor wird zu heiß, er ist mechanisch gefährdet und überdies wird der Brennstoff schlecht ausgenutzt. Abhilfe tut not — aber wie hat sie zu geschehen? Es hat sich gezeigt, daß einmal die konstruktiven Eigenarten des Motors eine Rolle spielen — vor allem das Verdichtungsverhältnis und die Form des Verbrennungsraums — besonders aber auch die chemische Natur des Kraftstoffs.

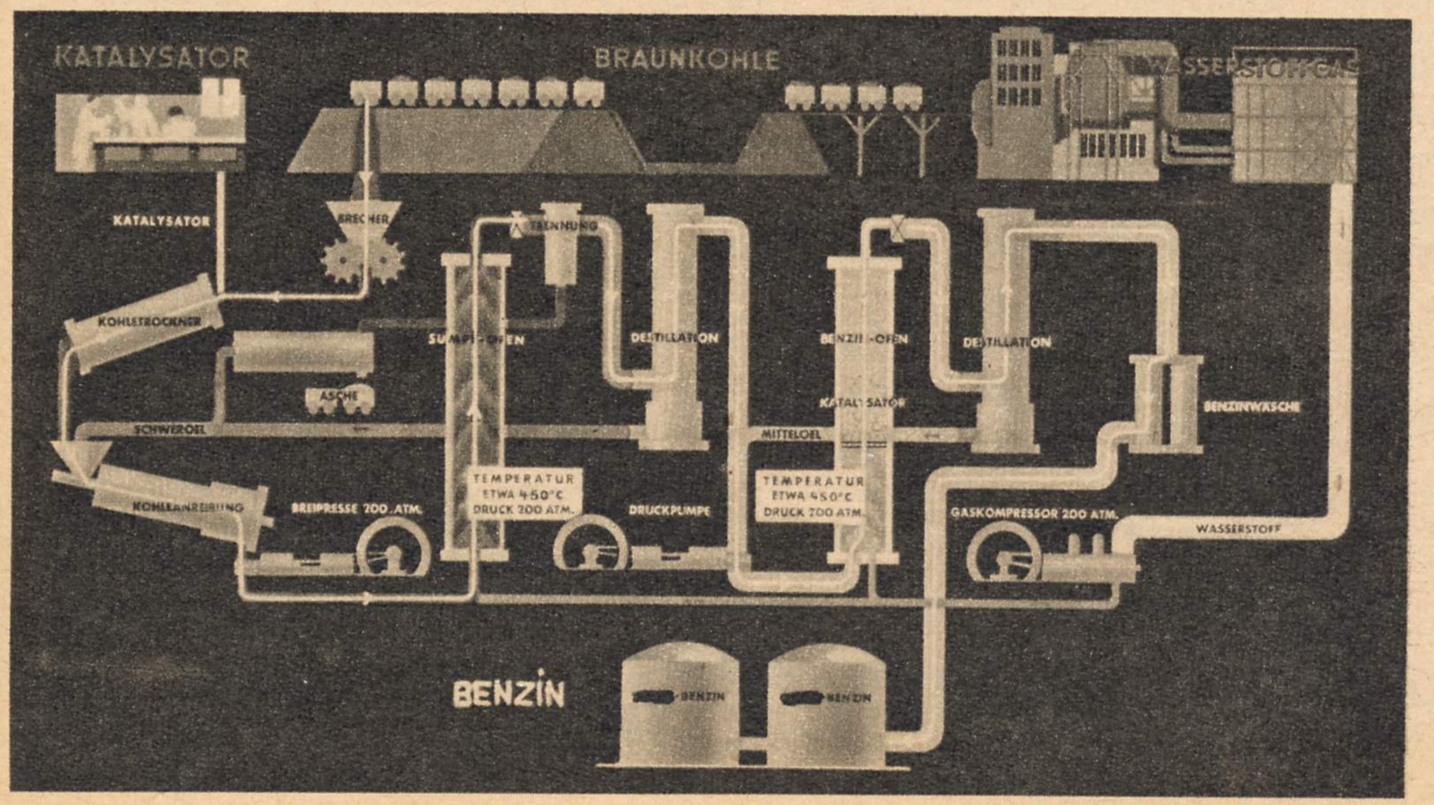
Benzin ist ja keineswegs ein einheitlicher Stoff — es stellt vielmehr eine Mischung verschiedener, wenn auch chemisch verwandter Substanzen dar, sogenannter Kohlewasserstoffe, d. h. Verbindungen von Kohlenstoff mit Wasserstoff. Vom chemischen Aufbau, von der Form des Kohlewasserstoffmoleküls hängt das Verhalten des Brennstoffs im Motor ab. Die einfachsten Moleküle, die einer langgestreckten Kette gleichen, neigen besonders stark zum Klopfen. Besser sind Stoffe wie das Benzol, dessen Molekül einen geschlossenen Ring bildet. Am vollkommensten aber sind die verzweigten Moleküle, die man sich nach dem Bild eines Drahtgitters denken mag und deren wichtigster Vertreter das sogenannte Iso-Oktan ist. Auf diese Erkenntnis gründet sich das Maß für die Klopffestigkeit eines Kraftstoffs, die Oktanzahl. Man betreibt einen Versuchsmotor, dessen Verdichtungsverhältnis geändert werden kann, zunächst mit dem zu untersuchenden Benzin und stellt fest, wann er gerade zu klopfen beginnt. Sodann füttert man ihn mit einem Gemisch eines klopffreudigen Kraftstoffs — Heptan — und eines klopffesten, eben des Iso-Oktans. Stellt sich dann heraus, daß er nun z. B. gerade klopft, wenn das Gemisch 87 Prozent Iso-Oktan enthält, so spricht man dem untersuchten Benzin die Oktanzahl 87 zu. Sie ist die Standardzahl unserer heutigen Fliegerbenzine und entspricht bereits einem außerordentlich hochwertigen Kraftstoff, dessen Eigenschaften noch vor einem Jahrzehnt höchstens von besonderen Rennkraftstoffen erreicht wurden. Seit 1928 sind die Motorleistungen allein durch die Erhöhung der Oktanzahl von 50 auf 87 um rund ein Drittel gestiegen! Um die Oktanzahl zu erhöhen, mischt man das Benzin mit Benzol, Alkohol, neuerdings auch mit Iso-Oktan. Entscheidend wichtig aber war die Entdeckung, daß ganz geringe Zusätze von Bleitetraäthyl, einer Bleiverbindung weniger als ein Gramm im Liter, hinreichen, um die Klopfneigung erheblich herabzudrükken. Das Blei ist die wichtigste „Klopfbremse", die wir kennen.

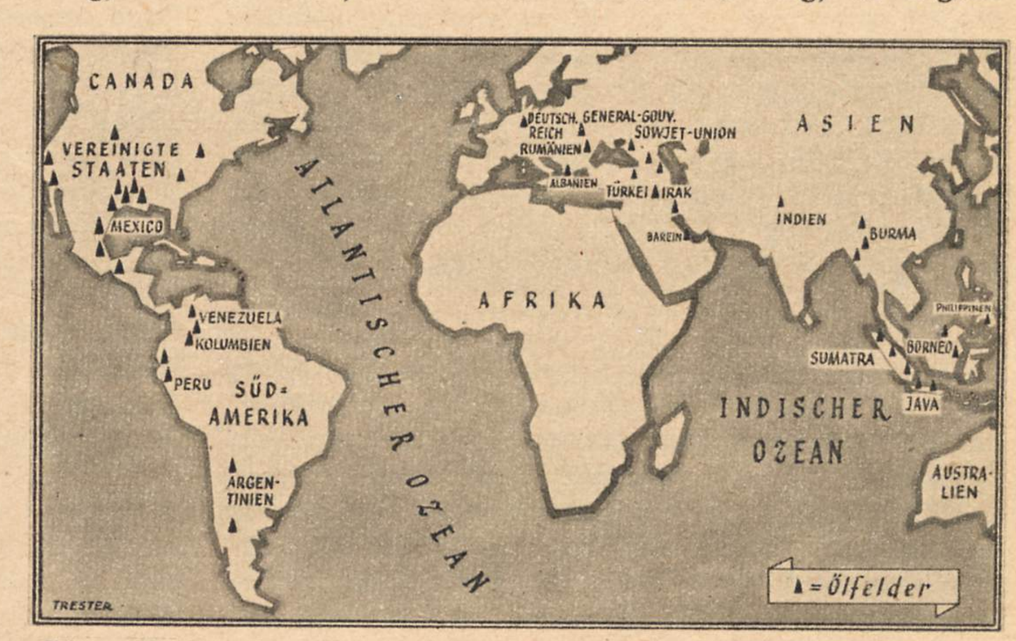
Ein modernes Fliegerbenzin, so sieht man, ist durchaus kein einfaches Produkt — es gleicht einem veredelten Stahl, dessen Eigenschaften durch zweckmäßige Legierung hochgezüchtet wurden, und tatsächlich spricht man auch schon von legierten Kraftstoffen. Natürlich schenkt uns die Natur diese Benzine nicht fix und fertig. Das Erdöl, wie es aus dem Bohrloch fließt, stellt ein äußerst rohes Produkt dar. Es muß erst durch wiederholte Raffinationen und Destillationen gereinigt und in seine verschiedenen Bestandteile zerlegt werden. In den katalytischen Öfen unserer chemischen Werke bauen wir uns die Kohlewasserstoffe des Benzins synthetisch auf. Und unsere Chemiker haben mittlerweile gelernt, diese Synthese fast nach Wunsch zu lenken, also Benzine mit bestimmten Eigenschaften „nach Maß" anzufertigen.

Von 1933 bis 1938 ist die deutsche Benzinerzeugung von 600 000 t auf das Dreifache gewachsen. Im wahrsten Sinne des Wortes wurde hier aus der Not eine Tugend gemacht. Deutschland, das Land ohne Erdöl, ist heute ein Benzin-Großproduzent. Und unsere Chemiker werden weiterhin dafür sorgen, daß die vielen tausend ewig hungrigen Motoren nicht nur ihre Nahrung erhalten, sondern auch die beste Nahrung, die es gibt.



Teilansicht einer Braunkohlenvergasungsanlage für die Gewinnung von künstlichem Benzin
Aufn. I. G.-Bildarchiv





Diese Karte zeigt die Lage der wichtigsten Erdölquellen der Welt. Wie man sieht, ist der Erdteil Afrika von diesem Segen der Natur ausgenommen worden
Zeichnung Trester (Scherl)

Links: Schematische Darstellung der Gewinnung von synthetischem Benzin nach dem I. G.-Hochdruckhydrierverfahren
Aufn. I. G.-Bildarchiv

Zweimal 36 Schuss!

Zwei Flakgeschütze gegen drei Panzerzüge

Einem Truppenbericht von Wachtmeister Kramm nacherzählt von W. Marek

Drei Tage fahren wir schon in dichtem Nebel mit unseren beiden schweren Flakgeschützen. Drei Tage lang suchen wir die Schienenstränge unseres Kampfabschnittes ab, fahren mit der vorgehenden Infanterie quer durchs Gelände. Sowjetische Granatwerfer und Maschinengewehre beschießen unsere Kolonnen. Alles ist grau in grau, man möchte den Vorhang des Himmels zerreißen, um den Gegner sehen und packen zu können. Drei feindliche Panzerzüge fahren mit ihren bellenden Kanonen über die Schienenstraßen des Donezbeckens; sie sind überall da, wo unsere Infanterie durchstoßen will, und jagen Munition aus allen Rohren in unsere Kompanien. Eins unserer Infanterieregimenter sitzt seit zwei Tagen fest. So geht das nicht mehr weiter . . .

. . . Ein Infanterieoffizier kam atemlos herbeigestürzt, sprang über die Trümmer der Scheune und schrie: „Schießen Sie doch endlich . . .!“

Zeichnungen Max Ludwig

„Wie weit is'n das bis da rüber?“ fragte der Gefreite Sonnemann. Er stocherte in seinem Kochgeschirr, wickelte ein paar Nudeln um die Klinge seines Taschenmessers, besah sie kritisch und schielte dann kurz zu Schulze hinüber. „Na?“

Schulze setzte das Entfernungsmeßgerät, das er sich vorsorglich vom leichten Flaktrupp geliehen hatte, ab und lehnte es an die Raupenkette der Zugmaschine. „Fünfzehnhundert!“ sagte er. Sorgfältig zog er sich den Mantel um die Knie zusammen, hockte sich nieder und griff gleichfalls nach seinem Kochgeschirr.

Der Leutnant und Wachtmeister Karl kamen durch die Büsche gestapft. Sie waren unrasiert, bleich, doch ihre Bewegungen gespannt, wie immer, wenn sich etwas vorbereitete. „Geschütz Berta ist liegengeblieben mit Fahrgestellbruch!“ sagte er. „Nehmen Sie den Henschel mit dem Fahrgestell von Anton. Das Geschütz muß her, unbedingt!“ Dann wandte er sich an Karl. Die Situation wäre wohl klar. Drüben zwischen den Häuserlücken sei die endgültige Stellung. Bei Dunkelheit zu beziehen. Es müßte tadellos getarnt werden. Dann solle gewartet werden, bis alle drei Panzerzüge zum Vorschein gekommen wären. Der letzte wäre dann zuerst zu erledigen.

Er blickte über die Männer von Geschütz Cäsar. „Was unser Kampftrupp heute vorhat“, sagte er langsam, „ist nicht leicht zu nehmen. Außer Geschütz Berta ist nämlich der Munitions-LKW liegengeblieben. Wir haben hier pro Geschütz sechsunddreißig Schuß! Die Panzerzüge haben gestern viertausend Schuß da drüben in das Nest gelegt, in dem unsere Infanterie sitzt!“ Er machte eine Pause. „Der Auftrag wird durchgeführt! Aber rechnet euch aus, was schlechte Tarnung bedeutet!“ Er ging. „Ich bin beim andern Geschütz zu erreichen!“ rief er noch zurück. Über den Männern blieb die Bedeutung des Gesagten. Sie beschäftigten irgendwie ihre Hände, ihre Gedanken waren beim kommenden Tag. „Nette Aussicht, verdammt nochmal!“ polterte plötzlich Sonnemann los.

*

Langsam wurde es dunkel. Schnee fiel. Aus der Ferne tönte vereinzeltes Feuer. Seltsam, sich vorzustellen, daß jetzt Männer irgendwo durch den Schnee krochen, Gewehr im Arm, irgendwohin schossen, irgendwohin in die Finsternis. Der Gefreite Sonnemann wälzte sich auf die andere Seite. Ihn fror. Er lag auf der Zugmaschine, stieß sich rechts an der Bank, links an den Haltevorrichtungen der Karabiner und wachte auf. Wachtmeister Karl rüttelte ihn. „Raus!“ sagte er. „Zwei Mann gehen auf Suchkommando. Feststellen, wo Geschütz Berta bleibt. Los!“

Sonnemann rollte sich herunter, fluchte. Unten stand schon Warneck. Sie konnten nur die Schatten ihrer Gestalten erkennen. Es war stockfinster. Sie zogen los. Irgendwo in der Ferne knatterte es wieder . . .

Nach zwei Stunden waren sie zurück. Sie hatten Geschütz Berta herangeholt. „Wie habt ihr sie gefunden?“ wollte Karl wissen. „Meine Nase! Meine Nase!“ renommierte Sonnemann.

„Jetzt alles ran!“ sagte der Wachtmeister. „In Stellung gehen! Ohne jeden überflüssigen Krach!“

Hahnen startete die Zugmaschine. Langsam setzte sich das Geschütz in Bewegung. Die Mannschaft ging nebenher. Wachtmeister Karl wies den Weg ein. Stetig kreiste seine Taschenlampe vor der Maschine. Sie brauchten eine halbe Stunde für die hundert Meter nach vorn. Das letzte Stück wurde das Geschütz im Mannschaftszug bewegt. Drüben stiegen Leuchtkugeln hoch, Blinkzeichen signalisierten, der sowjetische Nachrichtenapparat arbeitete. Was nun zu geschehen hatte, mußte lautlos geschehen. Das Geschütz stand vor einer halb zerschossenen Mauer, das Rohr konnte gerade darüber wegsehen. Rechts und links war wenig Platz, da standen ein Haus und eine Scheune.

„Zwanzig Meter vor uns soll noch eine Bretterhütte stehen. Die muß weg, wir müssen Schußfeld haben!“ erklärte der Wachtmeister. Mit der Taschenlampe suchten sie sich einen Weg. Gerade vor ihnen war eine Dunggrube. „Wenn sie uns hier ein paar Volltreffer reinsetzen, dann mußt du dir dauernd die Brille abwischen!“ sagte Sonnemann halblaut zu Schulze.

Mit vier Mann fingen sie an, die Bretterhütte abzureißen. Dann schleppten sie das Holz zurück zur Kanone und bauten einen Stall um das Geschütz. Nur die Rohrmündung schaute schließlich noch heraus. „Ein paar Fußtritte müssen genügen, den Zauber umzuschmeißen!“ meinte Wachtmeister Karl. „Wenn wir feuern, können wir die Laube nicht mehr gebrauchen!“

Nach sechsstündiger Nachtarbeit waren sie fertig. „Komm hierher!“ sagte Sonnemann zu Schulze. Die letzte halbe Stunde hatte er dazu benutzt, einen Verschlag zum Unterkriechen zusammenzuschlagen. „Ich habe Wache“, erklärte Schulze. „Dann hast du Pech!“ erwiderte Sonnemann. „Eine gute Nacht wünsche ich dir. Wenn der Krieg anfängt, bitte ich höflichst geweckt zu werden. Aber sanft, ich bin so schreckhaft!“

Schulze spähte in die Finsternis. Überall her tönten die Geräusche eines verborgenen Krieges. Metall schlug gegen Metall, zischend stiegen ein paar Leuchtsignale in den Himmel.

*

Früh gegen sechs Uhr dreißig zeigte sich im Südosten eine schwache Rauchfahne. Wenig später eine zweite, dann eine dritte.

Wachtmeister Karl hatte das Glas vor den Augen.

„Achtundzwanzighundert!“ sagte Schulze.

„Vier Geschütztürme!“ erklärte Karl, ohne das Glas von den Augen zu nehmen. „Jetzt schießt er! So was Verrücktes! Möchte wissen, wen er auf dem Korn hat!“

„Verdammt noch mal!“ schrie plötzlich Schulze. Im gleichen Augenblick rief Karl: „Volle Deckung!“ Alles knallte sich hin. Zwanzig Meter vorm Geschütz stieg eine Erd- und Schneefontäne aus dem Boden. Ein halber Balken segelte durch die Luft und krachte auf den Seitenholm der Kanone. „Verdammte Sauerei!“ rief Sonnemann. „Wo gibt's denn sowas? Die schmeißen mit Holz!“

Die Stellung wurde schwer eingedeckt. Wachtmeister Karl stand dicht an die Seitenrichtmaschine geklemmt und beobachtete. Sonnemann überschrie den Lärm der Einschläge: „Die haben uns erkannt und machen uns fertig!“

Karl schüttelte den Kopf. Er schrie zurück: „Wir warten ab! Die müssen näherkommen! Wir nehmen den dritten Panzerzug!“

*

Aber der dritte Panzerzug kam nicht. Wie lange schwarze Raupen lagen die beiden ersten auf den Schienen, aus den Lokomotiven stiegen ihre Atemwolken. Und sie spien Feuer aus zwölf Kanonen. Ein Volltreffer fuhr in die Scheune, hob das Dach ab und setzte es neben das Geschütz. Doch niemand wurde verletzt.

Ein Infanterieoffizier kam atemlos herbeigestürzt, sprang über die Trümmer der Scheune, schrie Karl an: „Schießen Sie endlich! Man hat Sie längst erkannt!“

Auf dem Rückweg zwang ihn der Beschuß, einen Augenblick in den Trümmern unterzutauchen. „Schießen Sie!“ schrie er noch einmal.

Die beiden ersten Panzerzüge waren jetzt auf 1500 Meter herangekommen. Der dritte Zug aber schien in Deckung bleiben zu wollen. Nur seine Rauchfahne stand über den Häusern. Er schien Rückensicherung geben zu wollen. Eine Stunde verging, er kam nicht zum Vorschein.

Und dann gab Wachtmeister Karl das Zeichen. Jetzt noch zu warten, hatte keinen Sinn.

Längst waren die Werte eingestellt. Sonnemann jagte die Granate hinein und zog ab. Karl gab eine Verbesserung. „Rechts fünf, feuern!“ Der Schuß brach.

„Volltreffer!“ sagte Karl. Wieder das Glas vor Augen, berichtete er kurz und knapp, was er sah. Die Maschine stieß heftige Wolken weißen Qualms aus. Aber sie stand, sie konnte nicht mehr weiter, und sie versperrte dem ersten Zug den Rückweg.

„Zielwechsel links auf Panzerzug eins!“ befahl Karl.

Schuß um Schuß jagte heraus, die Kanone bebte unterm Rücklauf, aber die Erdpfähle hielten in dem harten Boden.

Beide Panzerzüge schossen jetzt, was aus den Rohren ging.

Jeder Schuß, der aus der Flakkanone kam, mußte ein Volltreffer sein. Und jeder Volltreffer mußte blitzschnell auf den andern folgen. Bekam der Gegner Zeit zum Einschießen, so stand es schlecht um die Flakgeschütze. Ein Dutzend schwer gepanzerter Kanonen gegen zwei, die nichts als ein paar Bretter vor sich hatten und sechsunddreißig Schuß je Geschütz!

Der Wachtmeister gab seine Verbesserungen. Nach der Vernichtung des dritten Geschützturmes hatte er

heraus, daß er von Turm zu Turm das Feuer um sechzehn Teilstriche verlegen mußte. Aus dem vierten Turm schlugen helle Stichflammen. Das Feuer stand merkwürdig grell in dem grauen trüben Licht des Morgens. Als der erste Volltreffer in den sechsten Panzerwagen schlug, erfolgte eine matte Explosion. Das Dach des Wagens hob sich wie von sanfter Hand getragen langsam empor und brach dann zusammen. Und in diesem Augenblick schien eine Riesenfaust in den Wagen geschlagen zu haben. Noch unter der Wirkung des Daches, das doch niemals ein solches Ergebnis zeitigen konnte, schien der Wagen vollends zusammenzubrechen.

Im gleichen Moment aber stiegen alle diese Teile, die eben noch ein Panzerwagen waren, haushoch in die Lüfte und teilten sich wie eine ungeheure schwarze Fontäne aus Eisen und Holz! Der ganze Wagen war auseinandergerissen. Das Munitionslager des Zuges mußte getroffen worden sein. Der Panzerzug war in zwei Teile zerschlagen worden. An der Trennungsstelle lag ein schwelender Trümmerhaufen!

„Junge, Junge, hast du das gesehen?" schrie Sonnemann. Er riß sich den Ladehandschuh herab, weil ihm die Granaten ausglitten. Er lud mit bloßer Hand.

„Rechts sechzehn!" stellte Schulze ein.

Da gab es einen Krach in der Stellung, der alle Ohren betäubte. Sonnemann flog mit dem Kinn gegen den Verschluß. Schulze wurde aus seinem Sitz emporgeschleudert und verlor die Beinstütze; und Wachtmeister Karl kippte einfach über den Seitenholm.

Einer der Munitionskanoniere schrie auf. Es war nicht zu unterscheiden, ob es ein Fluch war, ein Ausruf nur oder ein Schmerzensschrei. Ein anderer lag neben einem zerfetzten Munitionskorb, den er wohl gerade hatte aufnehmen wollen; er hielt mit beiden Händen den Erdpfahl umklammert, das Gesicht auf den Holm gepreßt. — Sonnemann wischte sich das Blut vom Kinn, fuhr herum. Schulze hing mit dem Gesicht über dem Flakzielfernrohr. „Schulze!" schrie Sonnemann. „Schulze!"

Der richtete sich langsam hoch. Sein Gesicht war ganz schwarz. Die Augen unnatürlich groß. Er blickte Sonnemann starr an. „Noch nicht!" lächelte er verkrampft.

Sonnemann blickte auf die Munitionskanoniere. Das ist doch Schumann, überlegte er, der da blutet. Auf dem Seitenholm bildete sich eine Lache. Dann fiel sein Blick auf die drei Munikörbe, die da eben noch aufeinandergelegen hatten. Jetzt waren sie wie zermahlen. Die Geschosse waren zerfallen und hatten sich mit dem Geflecht vermischt. Und waren nicht explodiert. Langsam griff sich die Ungeheuerlichkeit dieses Ereignisses in seinem Hirn Bahn. Da tönte die Stimme von Wachtmeister Karl: „Warneck kümmert sich um die Verwundeten. Rechts sechzehn, feuern!"

Sonnemann stürzte selber zum nächsten Korb, riß die Granate heraus, jagte sie ins Rohr, zog ab. „Munition ran!" schrie er. Er hörte sich selber schreien in diesem Augenblick. „Munition!"

Da hörte er die sonderbar klare Meldung des letzten Munikanoniers dicht neben sich, eines Mannes, der noch jung war in der Batterie, der sein erstes Gefecht erlebte. „Keine Munition mehr! Sechsunddreißig Schuß verschossen!"

Wachtmeister Karl drehte sich blitzschnell um. „Sie und Schönbauer sofort zum andern Geschütz, Munition holen!" Er nahm wieder das Glas vor Augen. „Rechts sech — — — ." Es fiel ihm ein, daß kein Schuß mehr da war. Er setzte das Glas ab, sah Sonnemann an. Seine Bewegungen glichen denen eines Automaten. Sonnemann nahm das Glas. „Der dritte Panzerzug!" sagte er ruhig.

Doch es war nur eine Lokomotive, die keuchend hinter dem Waldstück hervorkam. Ein paar schwarze Gestalten sprangen ab, versuchten, den letzten Wagen des zweiten Zuges an die Lokomotjve zu kuppeln. Und sie standen hier und konnten es nicht verhindern. Munition, Munition!

Da kamen keuchend die beiden Kanoniere zurück. Jeder hatte einen Korb auf der Schulter. Noch im Laufen ließen sie die Körbe herabgleiten. Sonnemann sprang herzu und riß die erste Granate heraus, stieß sie ins Rohr. Schulze saß längst wieder ans Zielfernrohr gepreßt. „Los!" sagte er nur.

Der Schuß brach. Die schwarzen Gestalten rannten in wilder Flucht an den Wagen entlang. Die Lokomotive hatte ein paar Splitter wegbekommen. Weißer Qualm stieg wieder empor. Sie blieb stehen. Nur ein paar Meter war sie noch gefahren.

Und jetzt kam langsam über das Waldstück der dritte Panzerzug getaucht. Nur die Aufbauten waren sichtbar, die Aufbauten der Lokomotive und des ersten Gefechtswagens. Ob er sich weiter vorwagte? Noch fünf Schuß! dachte Wachtmeister Karl. Noch fünf Schuß! Doch diesmal müßte ihn auch das zweite Geschütz im Feuerbereich haben, dachte er noch.

Die Lokomotive qualmte stärker, fuhr langsamer, stand, fuhr zurück. Die Aufbauten drohten zu verschwinden. „Ziel aufgefaßt, fertig, feuern!" Von beiden Geschützen erhielt der letzte Zug fünf Volltreffer!

*

Und dann war Ruhe über dem Schlachtfeld. Unheimliche Ruhe. Kein Schuß dröhnte mehr. Eine weiße Rauchfahne schlich über die Häuser dort drüben. Die Kanoniere am Flakgeschütz konnten vermuten, mit welcher Eile die dort drüben, gedeckt durch den Wald und die Häuser, die ganz gebliebenen Wagen ankoppelten, dann sahen sie, wie sich langsam die Reste des dritten Zuges außer Schußbereich begaben. Zwei Züge blieben zerschlagen zurück.

Damit war der Kampf beendet. Die zwei Verwundeten waren längst zurückgeschafft. Dem einen hatte Sonnemann eine Zigarette zwischen die Lippen geschoben, schon angeraucht. „N' Haufen Grüße nach Hause!" hatte er gesagt. „Wir wer'n den Laden inzwischen schmeißen!"

Später, als ein paar Infanteristen vorbeikamen, da war der Gefreite Sonnemann gerade dabei, ein paar neue Nudeln zu essen. „In Ordnung, die Flak", schrie einer herüber, „ihr sollt leben!"

Sonnemann wickelte die Nudeln auf, winkte großartig ab: „Wenn ihr wieder mal nen Kummer habt, Postkarte genügt!"

Das war der Kampf zweier Flakgeschütze gegen drei sowjetische Panzerzüge.

Die luftbelagerte Insel

Fortsetzung von Seite 143

Verbindung Italien oder Kreta-Afrika fast völlig ungestört aufrechterhalten werden konnte und kann. Und nicht zuletzt ist die Zahl der britischen Jäger durch die deutschen und italienischen Jäger so dezimiert worden, daß die Abwehr der deutschen Luftangriffe immer schwächer wird, ganz abgesehen davon, daß durch die Ausschaltung zahlreicher Flakbatterien die Kampfflieger ihre Bomben sicherer als bisher ins Ziel bringen können.

Es würde zu weit führen, den bisherigen Kampf gegen die Insel Malta im einzelnen aufzuzeichnen, die Erfolge auch gegen die feindlichen Seestreitkräfte sind bekannt. Für die britischen Kriegsschiffe ist der Aufenthalt auf der Insel ebenso unsympathisch und gefährlich wie für die Luftwaffenverbände. Der Schutz der Geleitzüge durch Zerstörer oder Kreuzer wird immer schwieriger, der Kampf der U-Boote infolge der Zerstörungen in den U-Boot-Werkstätten und Torpedoarsenalen immer schwieriger und aussichtsloser. Die Luftbelagerung zeigt schon bedeutende Ergebnisse und Erfolge.

Andererseits ist die Luftbelagerung Maltas ein Schulbeispiel dafür, daß Tagesangriffe bei genügendem Jägerschutz möglich und durchführbar sind, Voraussetzung ist, wie gesagt, die quantitative und qualitative Überlegenheit des Jägerschutzes, kurzum die Luftherrschaft, die hier in diesem Raum die Luftwaffenverbände der Achse seit Monaten besitzen.

Aber noch ein wichtiger Faktor, den die Engländer wohl kaum in ihrer ganzen Tragweite einkalkuliert haben, ist die Nachschubfrage. Die hohen Verluste an Flugzeugen, Flakgeschützen, Munition, Kriegsgerät, Ersatzteilen und nicht zuletzt auch an Mannschaften bedingen eine umfassende und umfangreiche Nachschuborganisation, die infolge der geographischen und vor allem der immer ungünstiger werdenden strategischen und taktischen Situation in der Luft und auf dem Wasser unerhörte, schier unüberwindliche Schwierigkeiten bietet. Wir haben an dieser Stelle schon in einem längeren Aufsatz (siehe „Der Adler" Nr. 5 vom 3. März) die Begriffe „innere und äußere" Linie definiert und dabei u. a. auch auf die ungünstige Luftlage Großbritanniens im Mittelmeer hingewiesen. England ist gezwungen, bis auf einige Langstreckenbomber, den gesamten Nachschub auf dem sehr gefährdeten Wasserweg über Gibraltar zu transportieren. Unter besonders günstigen Umständen soll es auch einmal gelungen sein, Jagdmaschinen auf einem Träger von Gibraltar aus bis 600 km vor Malta heranzubringen, die dann nach Malta einflogen. Aber das war ein Ausnahmefall, der sich wohl kaum wiederholen dürfte. England kämpft also hier auf der „äußeren" Linie, während die Achsenmächte den Vorteil des kürzeren Weges haben und ohne große Schwierigkeiten den Schwerpunkt ihrer Operationen verlegen können.

Der See- und Luftstützpunkt Malta hat ohne Zweifel seine Bedeutung als Festung verloren. Die Nachschubschwierigkeiten wachsen von Tag zu Tag. Ungeheuer wertvolles Kriegsmaterial muß Großbritannien einsetzen, wenn es diesen Stützpunkt halten will. Dazu gehört viel, sehr viel Schiffsraum, der für lange Zeit für andere nicht weniger wichtige Kriegsschauplätze ausfällt, vor allem dann, wenn die Transporte um das Kap geführt werden müssen. Damit werden gleichzeitig zahlreiche Einheiten der britischen Marine gebunden, die in anderen Gewässern fehlen.

Malta ist für Großbritannien somit eine Belastung größten Ausmaßes geworden.

Was ist das ?

Die brennende Hafenstadt Hull während eines Nachtangriffs deutscher Kampfflugzeuge. (In Schräglage des Flugzeuges aufgenommen) Aufn. Kriegsberichter Kelch (Atl.)

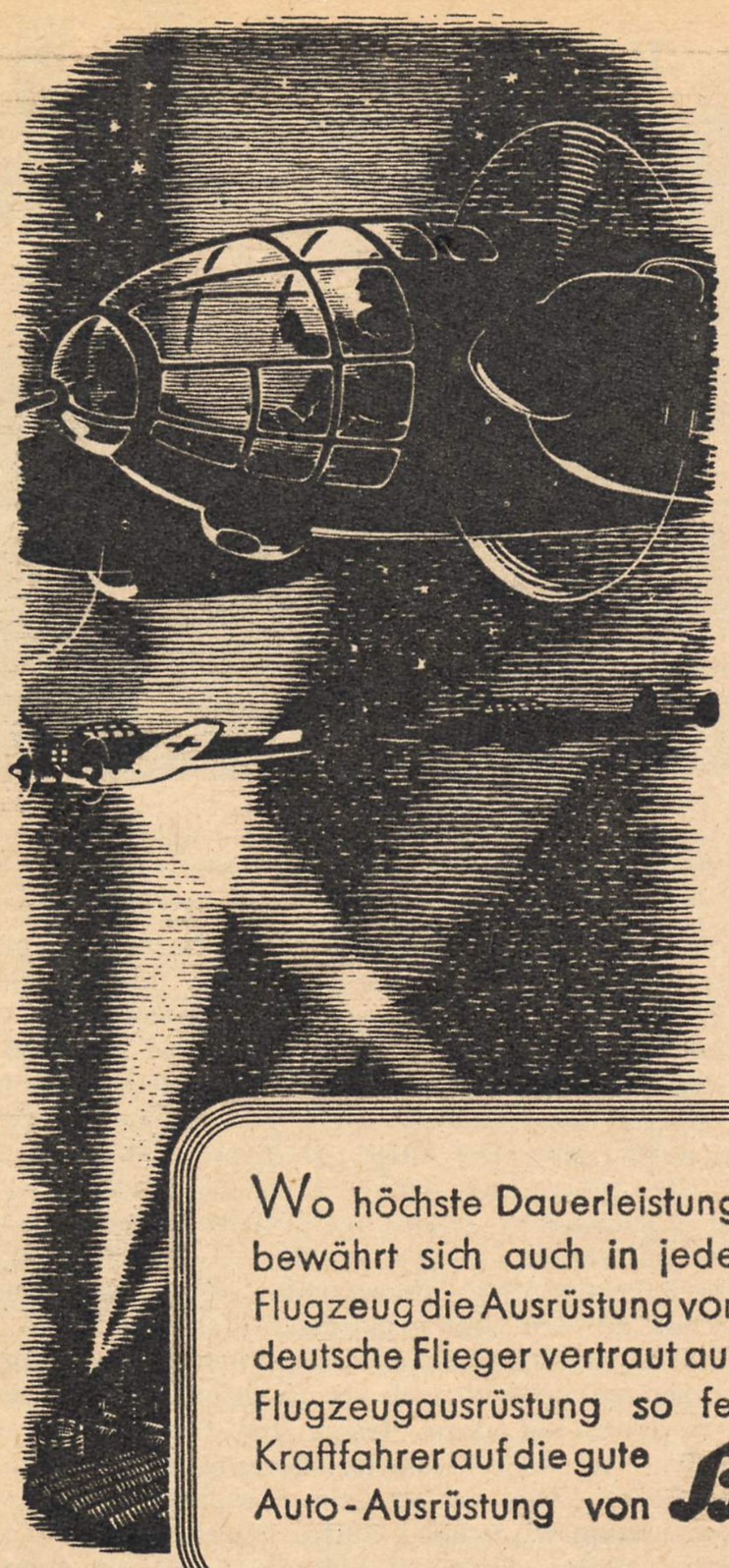
Die kleine Adler-Fibel

Storchenbein als Starthilfe

Es erfordert stets mehr Kraft, ein Fahrzeug in Bewegung zu setzen, als die einmal gewonnene Geschwindigkeit zu erhalten. Das gilt auch für Flugzeuge. Beim Geradeausflug braucht ein Flugzeug viel weniger Kraft als beim Start. Die gleiche mißliche Erfahrung machen auch die Vögel. Das Starten strengt mehr an als das Geradeausfliegen, und so hat die Natur ihnen eine wunderbare Starthilfe mitgegeben, die nach dem Prinzip des Katapults arbeitet. Die Beine des Vogels sind im allgemeinen stark gewinkelt, viel stärker als die Beine der Säugetiere. Beim Start nun werden, wie Flugaufnahmen beweisen, die Beine sehr plötzlich gestreckt. Der Vogel schleudert sich dadurch förmlich in die Luft hinein, das heißt aber, er nimmt neben den Flügelmuskeln auch noch die starken Streckmuskeln der Beine für den Start zu Hilfe, so daß er sich die notwendige Mehrleistung auf die natürlichste Art herbeischafft. Die Natur hat damit die einfachste Lösung eines Problems gezeigt, das sich beim Flugzeug nur mit viel größerem Aufwand, nämlich mit den zahlreichen Starthilfen von der Flugzeugschleuder angefangen bis zum Huckepackflugzeug, bewältigen läßt.

Beförderungen bei der Luftwaffe

Mit Wirkung vom 1. April 1942: Zu Generalen der Flieger: Die Generalleutnante: Ritter, Siburg. Zu Generalleutnanten: die Generalmajore: Langemeyer, Fiebig, Schubert. Zu Generalmajoren: die Obersten: Zech, Reithel, Olbrich, Baier, Metzner, Kathmann, Heydenreich



Wo höchste Dauerleistung entscheidet, bewährt sich auch in jedem deutschen Flugzeug die Ausrüstung von Bosch. Jeder deutsche Flieger vertraut auf seine Bosch-Flugzeugausrüstung so fest wie jeder Kraftfahrer auf die gute Auto-Ausrüstung von **Bosch**

BAUFELD

Arbeiter, Handwerker u. Techniker, die auf dem Lande wohnen,

haben nur geringe Möglichkeiten der beruflichen Fortbildung, denn der Weg zur nächsten Stadt ist weit

Den Ausgleich bietet das ernsthaft betriebene Fernstudium.

Hören Sie ein Urteil aus der Praxis — der Elektromonteur Walter Hennig aus Reinsdorf (Bez. Saale), Siedlung 9 schreibt am 4. 8. 1940 über seine Beteiligung am Christiani-Fernunterricht:

Schon bei Ablegung meiner Facharbeiterprüfung war mir Ihr Lehrgang von großem Nutzen; ich bestand als Einziger mit SEHR GUT. Gerade für Dorfbewohner ist das Studium angebracht, weil diesen eine Teilnahme am mündlichen Unterricht in der Stadt durch die Bahnfahrt erschwert und verteuert wird. Man braucht zu Ihrem Lehrgang nur Volksschulbildung, denn man wächst in die Aufgaben hinein.

Der Christiani-Fernunterricht zeichnet sich aus durch

- die bedingungslose Eignung für jeden Vorwärtsstrebenden ohne Rücksicht auf Vorbildung und Wohnort
- die Anpassung des Lehrtempos an die Freizeit des Studierenden und seine Auffassungsgabe
- die Beschränkung des Lehrstoffes auf das Wesentliche und die Vermeidung alles Wissensballastes
- die vertrauensvolle Verbindung zwischen Schüler und Lehrer
- die Stärkung des Selbstvertrauens in das eigene Können durch Lehrmethode und stetige Erfolgskontrolle
- die sofortige Verwertbarkeit des Erlernten im praktischen Beruf

Alledem wird der Christiani-Fernunterricht in Maschinenbau, Bautechnik, Elektrotechnik und anderen technischen Fächern gerecht. Er sichert damit dem Einzelnen die berufliche Höherentwicklung und den Betrieben die erhöhte Einsatzfähigkeit ihrer Gefolgschaft.

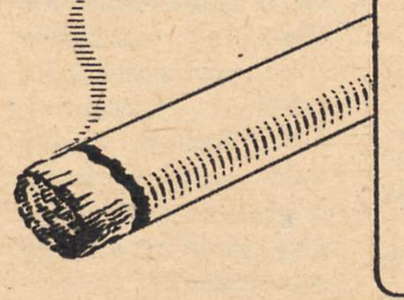
Der Bedarf an tüchtigen, technisch gebildeten Kräften war noch nie größer als heute und in Zukunft. Auch im Kriege gewährt das Christiani-Institut Beratung in allen Fragen der technischen Berufsausbildung wenn auch die Zahl der Neuanmeldungen heute beschränkt bleiben muß. — Auskunft kostenlos und unverbindlich bei Angabe des Berufes und der Fortbildungswünsche.

Dr.-Ing. habil. P. Christiani, Konstanz 65, Lehrinstitut für technischen Fernunterricht

aromatisch

leicht

frisch



. . . drei gute Gründe,

die Astra langsam und mäßig zu rauchen und nicht zu stapeln. Beim Lagern leiden Aroma und Frische.

KYRIAZI
Astra
MIT UND OHNE MUNDSTÜCK

Was versteht man eigentlich unter „richtiger Zahnpflege"?

„Richtige Zahnpflege" ist mehr als Zähneputzen. Sie bedeutet das Befolgen aller Maßnahmen, die zur Erhaltung der Zahngesundheit nötig sind, und zwar:

1. *Gesunde Kost und gründliches Kauen.*
2. *Zweimal täglich gründliche Reinigung der Zähne mit einer Qualitäts-Zahnpaste wie beispielsweise Chlorodont.*
3. *Zweimal jährlich vorbeugende Zahnuntersuchung.*

Nur wer diese Ratschläge gewissenhaft befolgt, treibt richtige Zahnpflege.

Chlorodont

weist den Weg zur richtigen Zahnpflege. Sparsamer Verbrauch von Chlorodont hilft über die unvermeidliche und zeitbedingte Verknappung hinweg.

ATA mit Salmiak

Für alle groben Reinigungsarbeiten, beim Herd- u. Ofenputzen, Fleck- u. Rostentfernen ist Salmiak-ATA das Rechte.

Zu wenig Henkel-Sachen?

Wenn Henkelfabrikate mal knapp werden, so ist das leicht zu erklären. Viele Hausfrauen haben erst jetzt erkannt, wie wichtig beim Waschen gründliches Einweichen, sorgfältiges Enthärten und gutes Spülen sind. Dadurch ist die Nachfrage nach unseren Erzeugnissen so gestiegen, daß die Fabrikation trotz aller Anstrengungen kaum Schritt halten kann. Wir stellen soviel Ware her, wie wir nur können, und der Handel ist bemüht, unsere Erzeugnisse gerecht zu verteilen. Wenn dennoch einmal Wünsche unerfüllt bleiben, so bitten wir um Nachsicht. Nach dem Siege können wir alle wieder aus dem Vollen schöpfen!

Persil-Werke, Düsseldorf

Henko Sil iMi ATA

Mit Maß und Ziel fotografieren gibt schönere Bilder und spart Film für bessere Gelegenheiten.

Otto PERUTZ Trockenplattenfabrik München-GmbH.

BAUFELD

Anfälligkeit für Krankheiten, Müdigkeit, verringerte Leistungskraft und andere Vitaminmangel-Erscheinungen sind die Folge Führen Sie dem Organismus durch

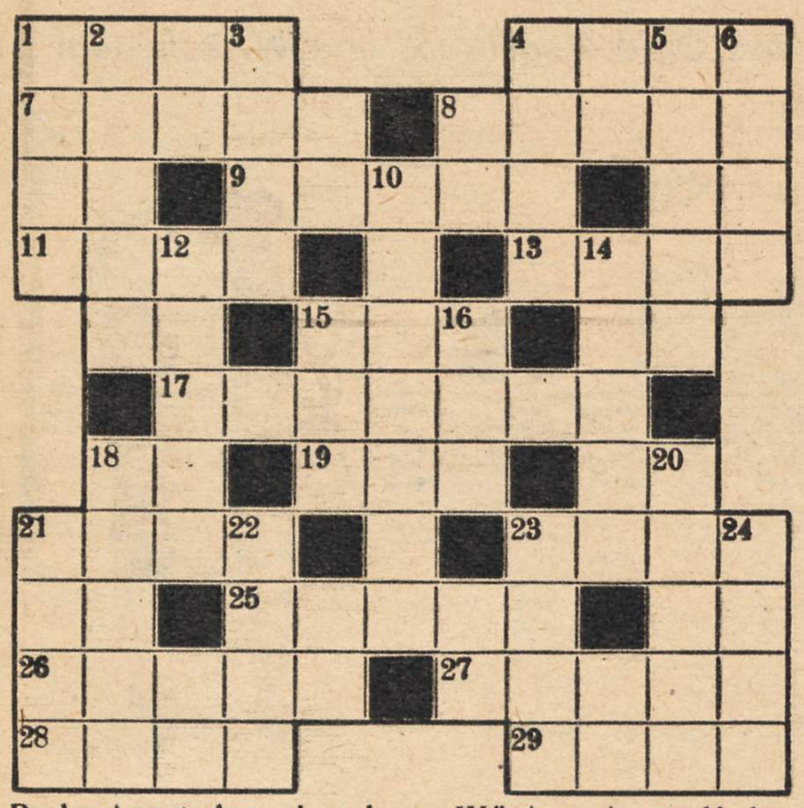
EUSOVIT

lebensnotwendige Vitamine und wirkungssteigernde Mineralsalze zu. Damit beugen Sie Störungen durch Vitaminmangel vor.

Hormo-Pharma KG., Berlin SW 720, Kochstr. 18

Kopfzerbrechen zum Zeitvertreib

Kreuzworträtsel



Bedeutung der einzelnen Wörter a) von links nach rechts: 1 Verein, 4 landwirtschaftlicher Beruf, 7 Aufbewahrungsplatz, 8 Speise, 9 Stadt am Finnischen Meerbusen, 11 Trennlinie, 13 Fluß in Ostasien, 15 Körperteil, 17 abhanden gekommener Besitz, 18 Handlung, 21 nordosteuropäische Halbinsel, 23 Nahrungsmittel, 25 Körperorgan, 26 Nadelbaum, 27 Teil der Kircheneinrichtung, 28 Mittelmeerinsel, 29 Stadt südlich von Moskau;

b) von oben nach unten: 1 Hebevorrichtung, 2 Geschenk, 3 Haarwuchs, 4 Ostseehalbinsel, 5 Mitbegründer des alten Roms, 6 Steinkohlenprodukt, 10 Muster, 12 Nebenfluß der Elbe, 14 Längenmaß, 15 Einteilungsbegriff, 16 Charaktereigenschaft, 18 Trinkgefäß, 20 Sittenlehre, 21 Bauernhaus, 22 weiblicher Vorname, 23 Meerenge, 24 Verpackungsgwicht.

54563

Silbenrätsel

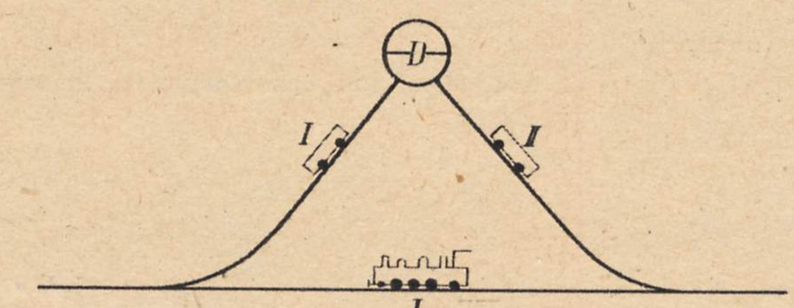
a — a — al — dam — di — die — e — feu — hirsch — i — ke — man — mi — mo — nar — ne — ne — po — ra — ri — ro — sa — schuld — se — sel — sprung — sta — stik — ter — the — the — ti — tik — tor — tum — um — un — ur — ze

Aus vorstehenden 39 Silben sind 13 Wörter zu bilden, deren Anfangsbuchstaben von oben nach unten, und deren vierte Buchstaben von unten nach oben gelesen, ein Wort von Fontane ergeben (ch ein Buchstabe).

Bedeutung der einzelnen Wörter: 1 geschichtlicher Zeitraum, 2 sittliche Reinheit, 3 mittelalterliche Bezeichnung des Arabers, 4 Antriebsmaschine, 5 Heilmittelhandlung, 6 Ausgangspunkt, 7 Kletterpflanze, 8 Abschnitt der Kunstgeschichte, 9 Wild, 10 griechische Göttin, 11 Bildungsanstalt, 12 Edelmetall, 13 zahlenmäßige Untersuchung.

54691

Schwieriger Platzwechsel



Auf einer Gleisanlage, bestehend aus einer Haupt- und zwei davon abzweigenden Nebenstrecken, die sich bei einer Drehscheibe (D) treffen, stehen zwei Wagen (I und II) und eine Lokomotive (L). Die Lokomotive soll nun beide Wagen umwechseln, und zwar so, daß I auf den Platz von II und II auf den Platz von I kommt. Nach der Arbeit muß die Lokomotive auf ihren Ausgangspunkt zurück. Es ist beim Lösen der Aufgabe zu beachten, daß die Lokomotive nicht auf die Drehscheibe kommen darf, da sich das Gewicht der Lokomotive höher als die Tragfähigkeit der Drehscheibe beläuft.

54581

Verschmelzungsrätsel

Hang — Dolle, Kur — Dune, Lee — Garn, Idee — Chor, Niger — Amt, Krach — Rate, Lei — Kuß, Habe — Stiel, Kran — Eos, Wels — Seide, Rest — Gier

Die vorstehenden Wortgruppen sind so zu verschmelzen, daß je ein Wort nachstehender Bedeutung entsteht:

1 deutsche Nordseeinsel, 2 Schriftstück, 3 militärischer Rang, 4 tropische Pflanze, 5 Auswanderer, 6 Wesenszug, 7 Teil der Bühne, 8 Mädchenname, 9 ärztliche Maßnahme, 10 Alpenblume, 11 Verzeichnis.

Die Anfangsbuchstaben der gefundenen Wörter nennen, in der angegebenen Reihenfolge gelesen, einen Pionier der deutschen Luftschiffahrt.

5466

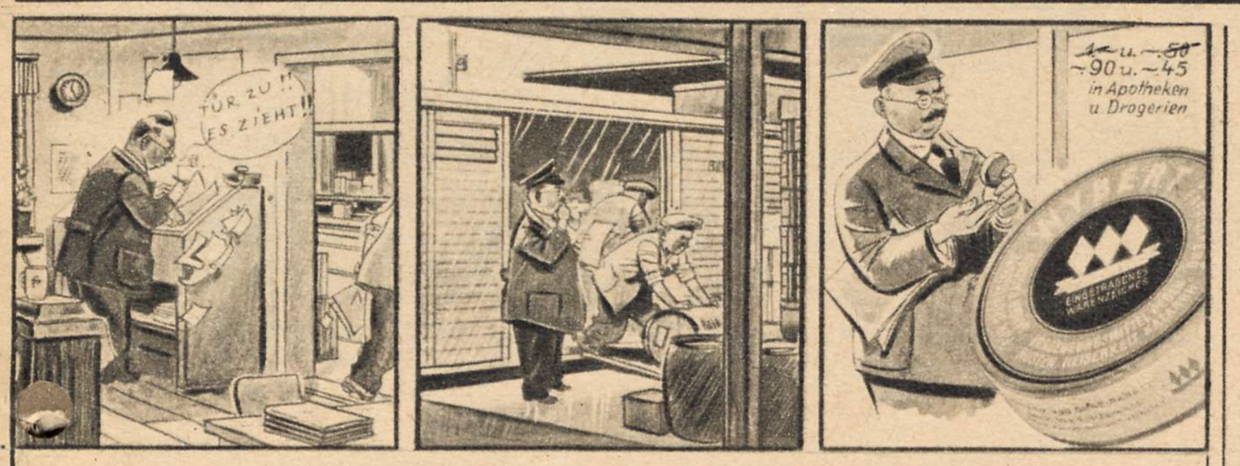
Auflösungen

Kreuzworträtsel: a) 1 Klub, 4 Hirt, 7 Regal, 8 Gelee, 9 Reval, 11 Naht, 13 Amur, 15 Arm, 17 Verlust, 19 Tat, 21 Kola, 23 Brot, 25 Niere, 26 Tanne, 27 Altar, 28 Elba, 29 Tula; — b) 1 Kran, 2 Legat, 3 Bart, 4 Hela, 5 Remus, 6 Teer, 10 Vorlage, 12 Havel, 14 Meter, 15 Art, 16 Mut, 18 Pokal, 20 Moral, 21 Kate, 22 Anna, 23 Helt, 24 Tara.

Silbenrätsel: Ausdauer, das ist die Hauptsache. — 1 Altertum, 2 Unschuld, 3 Sarazene, 4 Dieselmotor, 5 Apotheke, 6 Ursprung, 7 Efeu, 8 Romantik, 9 Damhirsch, 10 Athene, 11 Seminar, 12 Iridium, 13 Statistik.

Schwieriger Platzwechsel: Die Lokomotive drückt den Wagen Nr. I auf die Drehscheibe, fährt dann zurück zu Wagen Nr. II und schiebt denselben ebenfalls zur Drehscheibe, koppelt beide an, zieht sie herunter und schiebt sie auf dem Hauptgleis an Strecke I vorbei. (Die Reihenfolge ist damit von links nach rechts Wagen I, II, Lok.) Darauf wird Wagen Nr. I abgehakt und die Lokomotive fährt mit Wagen Nr. II an Gleis II vorbei, schiebt dann den Wagen zur Drehscheibe, kehrt um, fährt zu Gleis Nr. I bis zur Drehscheibe hoch, koppelt den Wagen II wieder an und nimmt ihn mit bis zum früheren Platz des Wagens Nr. I und läßt ihn dort stehen. Der Wagen Nr. II ist somit auf seinem Bestimmungsort angelangt. Nun fährt die Lokomotive zurück zu dem Platz, wo Wagen Nr. I steht, koppelt denselben an und fährt damit an Gleis II vorbei, schiebt dann den Wagen auf Gleis II hoch bis zu dem früheren Platz von Wagen Nr. I, koppelt ab und fährt zu ihrem alten Platz zurück. Wagen Nr. II steht nun auf dem Platz von Nr. I und Nr. I umgekehrt. Die Lokomotive selbst ist, ohne über die Drehscheibe gefahren zu sein, an ihren alten Platz zurückgekehrt. — Das gleiche Verfahren könnte man umgekehrt anstellen, indem man bei II beginnt. Beide Lösungen sind symmetrisch und gleichwertig.

Verschmelzungsrätsel: 1 Helgoland, 2 Urkunde, 3 General, 4 Orchidee, 5 Emigrant, 6 Charakter, 7 Kulisse, 8 Elisabeth, 9 Narkose, 10 Edelweiß, 11 Register. — Hugo Eckener.



Der neue Inspektor ist gefährlicher Laune, sobald er erkältet ist.

Er erkältet sich oft, wenn er vom geheizten Büro in die kalte Güterhalle hinaus muß.

Aber jetzt gibt ihm seine Frau Wybert mit. Wybert schützt vor Husten, Heiserkeit und Katarrh.

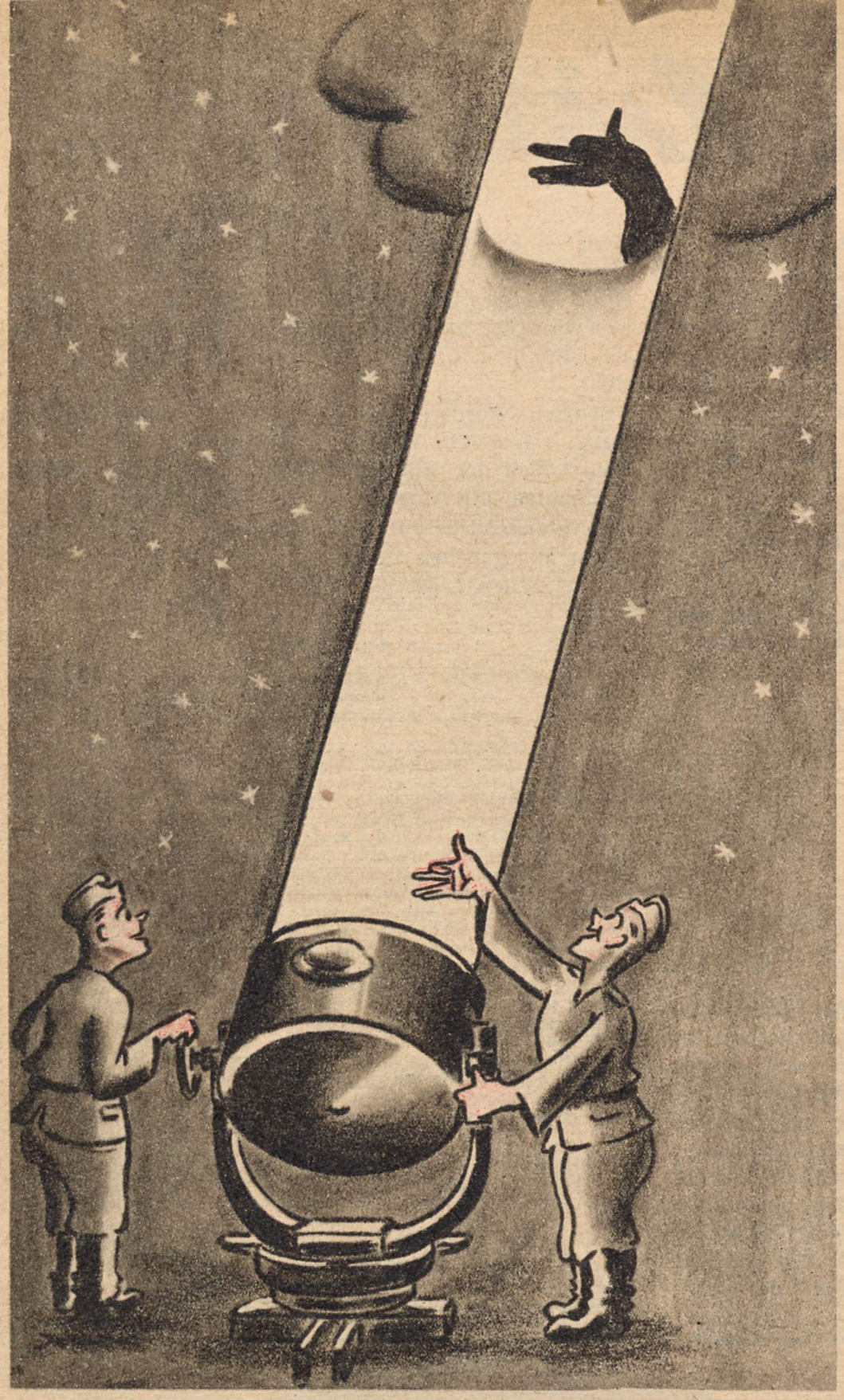
Retina

Wertvoll – heute eine Retina zu haben! Und selbstverständlich: sie recht sorgsam zu behandeln! Diese Präzisions-Kleinbild-Kamera dankt mit prächtigen Aufnahmen!

Kodak
KAMERA

Böninger Tabak
seit Generationen
ein Begriff für
guten Rauchtabak

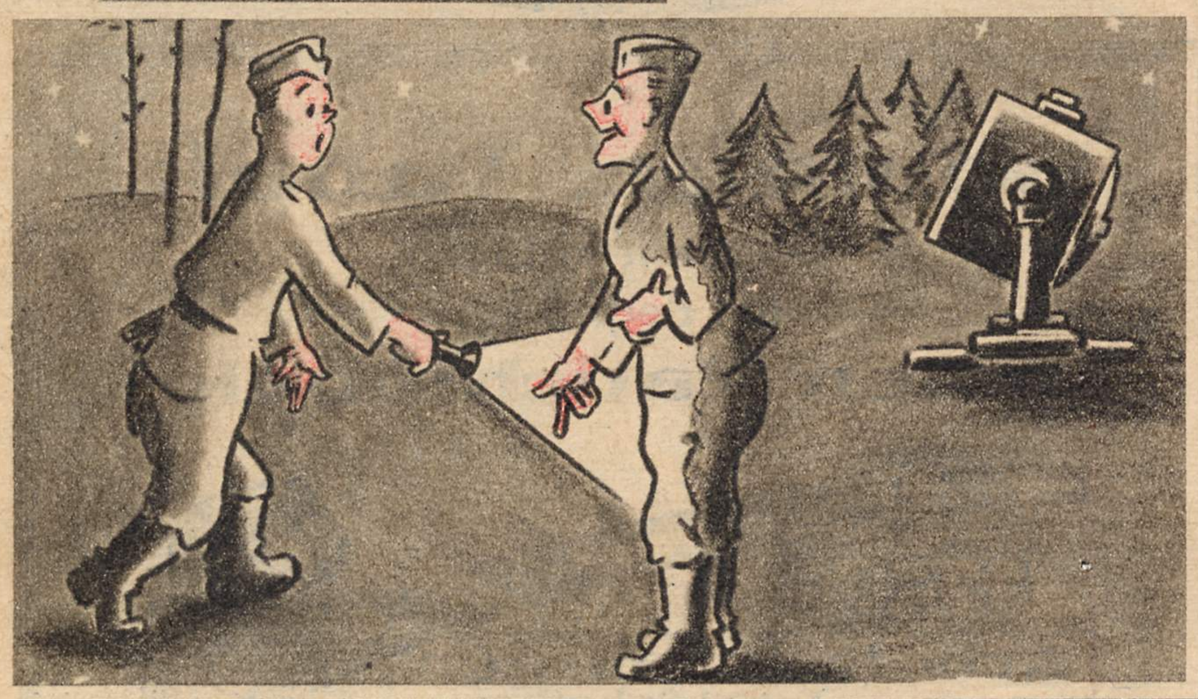
Lieferungen erfolgen ausschließlich an den Handel



Kleines Fronttheater

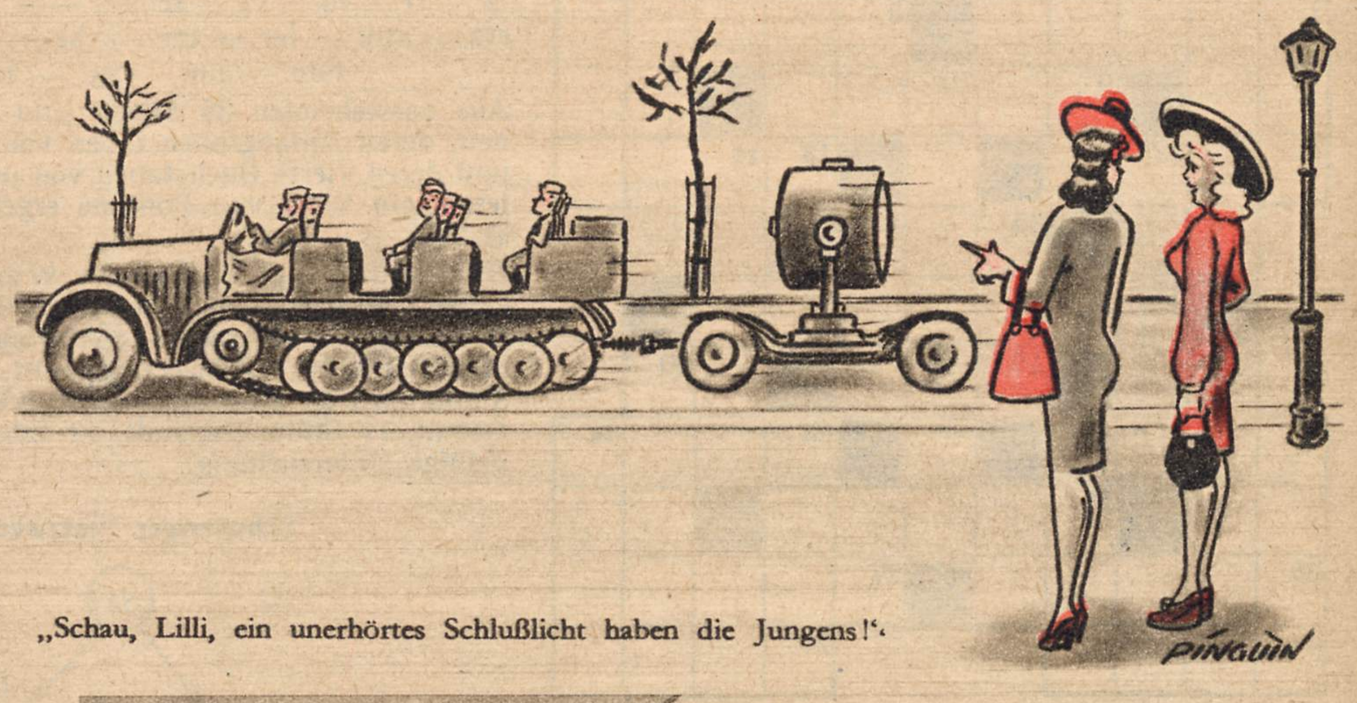
Auf dem Hexentanzplatz
„Bin ich doch neulich mal da reingeraten, herrlich, ich kam mir vor wie eine Filmdiva!"

Unten: „Na, Krause III, was suchen Sie denn?"
„Den Scheinwerfer, Herr Obergefreiter!!"

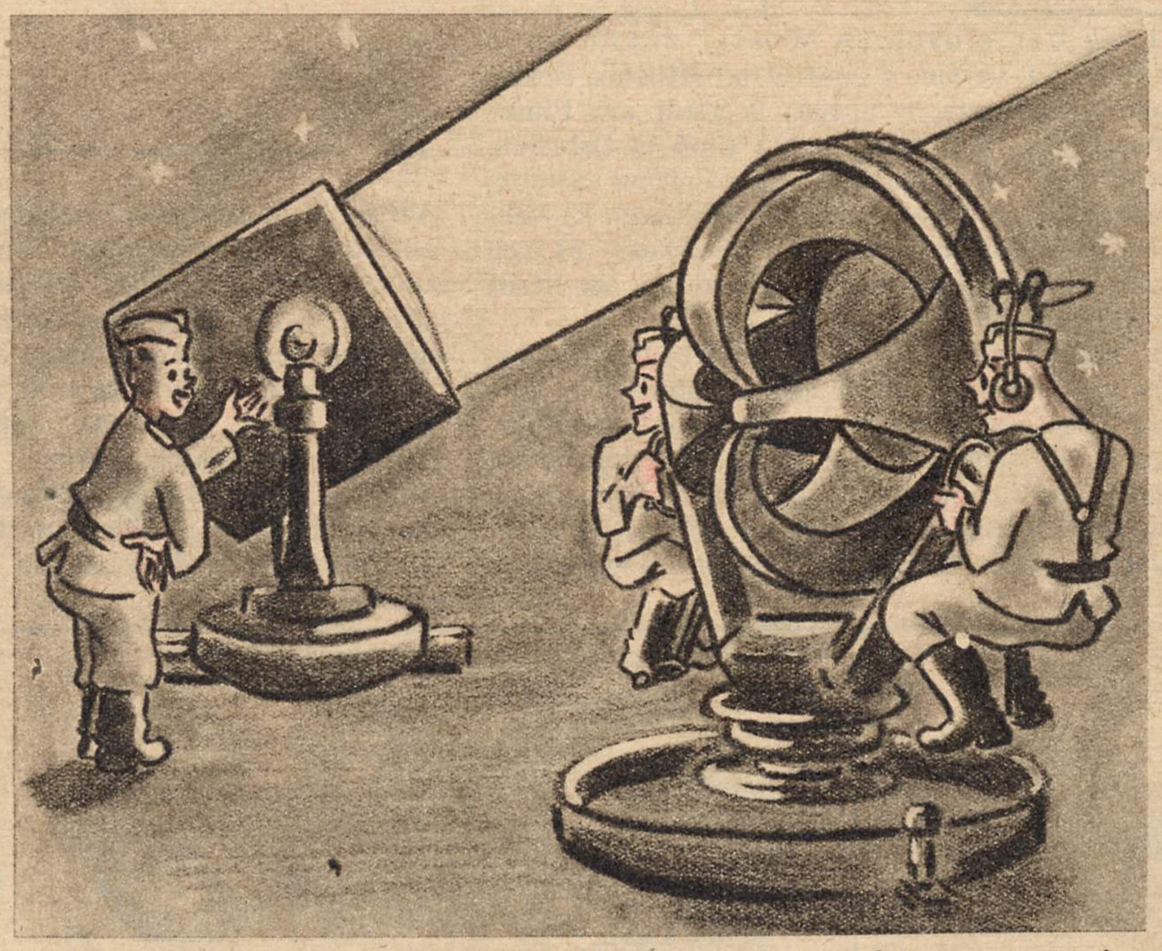


Ja, ja, die Jungs sind „helle"!

Beleuchtet und gezeichnet von Gerd Pinguin (5) und W. Ballendat (1)



„Schau, Lilli, ein unerhörtes Schlußlicht haben die Jungens!"



„Der Spieß meint, wenn wir noch mal so über'n Zappen wichsen, müssen wir nachexerzieren, daß uns Hören und Sehen vergeht!"

Der Scheinwerfer, den alle gern haben

Der ADLER erscheint 14täglich. Bezugspreis durch die Post 44 Rpf monatlich einschließl. 3 bzw. 4 Rpf Postgebühren, hierzu 4 bzw. 6 Rpf Zustellgebühren
Hauptschriftleiter Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 5. Verantwortlicher Anzeigenleiter Willy Roth, Berlin-Dahlem. Preisliste 11. Druck und Verlag August Scherl Nachfolger, Berlin SW 68. Fernsprecher Sammel-Nr. Ortsverkehr 17 45 71 — Fernverkehr 17 57 61. Postscheck-Kto. Berlin 23 99 74

. . . und jetzt schicken Sie den ADLER gleich an die Front